Drive on the edge
auto sport 2021年11/12号（隔週金曜日発売）2021年10月29日発売　第58巻第20号　通巻1563号
No.1563
オートスポーツ 2021 11/12号

auto sport



ホンダ陣営14年ぶり
オートポリス制圧

SUPER GT

Round 6 AUTOPOLIS

［焦点］ **ARTA NSX**

勝てそうで勝てなかった"失意のチーム"が復活するまで

勝利のプロセス

SUPER FORMULA

Round 6 MOTEGI 8年目の初戴冠 **野尻智紀**

［独占インタビュー］ **キミ・ライコネン**

アルファロメオ×ザウバー"バッジだけ"の妙

新生"GT3"DTM総括

前競技部門トップが語る ポルシェの黄金期と"これから"

F1 第17戦 アメリカGP／ WRC 第11戦 スペイン

S.Tamura



SUPER GT
Photo Highlights ROUND 6 AUTOPOLIS

歓喜の土曜日

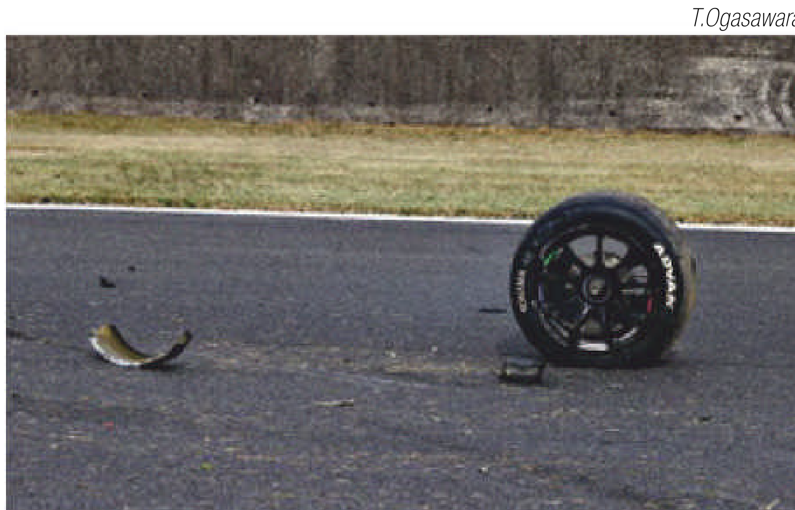
Red Bull MOTUL MUGEN NSX-GT 2年目の挑戦
予選日の土曜日、チームは歓喜に沸いた
Q1で大湯都史樹がオートポリスのコースレーコードを樹立
Q2では笹原右京が自身、そしてRed Bull NSXにとっての初ポールを獲得
予選後のふたりからは、満面の笑みがこぼれていた
NSX+ダンロップという同じ道具を使い、第3戦鈴鹿の予選で惨敗を喫した
Modulo NSX-GTの前に立ち、雪辱を果たすことができた
しかし、最大の喜びはそこではない。「決勝が楽しみ」だったからだ
決勝に自信を持つセットアップ、タイヤ選択で示せた速さ
ふたりも、チームも、観客も、日曜日が楽しみだった。このときまでは——

Text : 廣本 泉（Izumi Hiromoto）／角田五十四（Isoshi Sumida／本誌）／高藤昌洋（Masahiro Takato／本誌）
Photo : 平田 勝（Masaru Hirata）／上尾雅英（Masahide Kamio）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）
小林勝彦（Katsuhiko Kobayashi）／田村 翔（Sho Tamura）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）



悲劇の日曜日

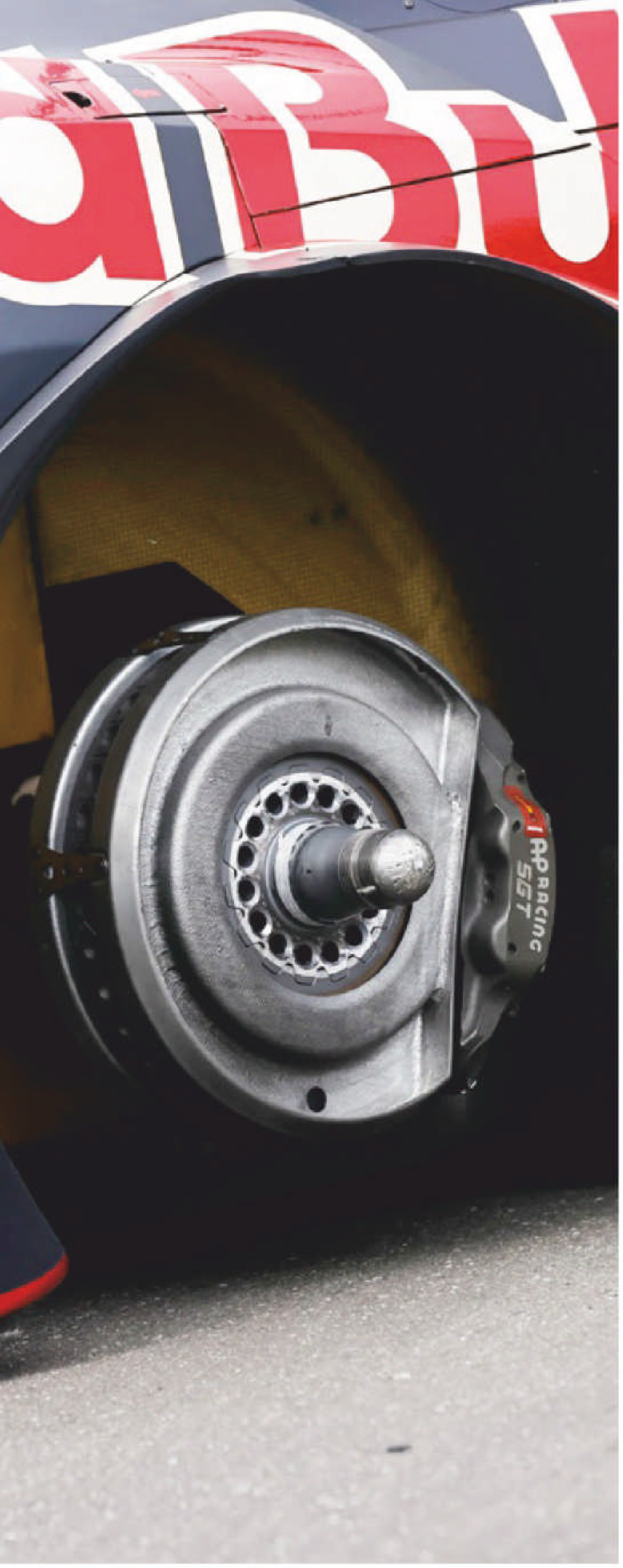

T.Ogasawara

T.Ogasawara


攻防戦での接触 植毛GT-Rが大クラッシュ

GT300の18周目、ターン３でインに飛び込みarto RC F（35号車）の前に出た植毛GT-R（48号車）だったが、ターン４へのアプローチで35号車の進路を塞ぐかたちとなり、２台が接触。48号車はスピン状態でボディ右側をガードレールに激しくヒットし、コース上に回転して戻ると35号車の左リヤに再度衝突。48号車の内田は、この後無線でやり取りしており、無事とのこと。左ハンドルだったことが、幸いしたといえる事故だった。

T.Ogasawara

M.Hirata

決勝重視のタイヤでポールポジション獲得 優勝への自信を打ち砕いた、まさかの脱輪



M.Hirata

笹原も大湯もチームも、現行GT500マシンでオートポリスを走るのは初めて。にも関わらず、Q1の大湯、Q2の笹原ともにトップタイムを刻んだ。これまでのダンロップは「ピーク値は高いがロングが課題」という特性だったが、今回は「決勝重視」のタイヤを持ち込んでのポール獲得に「収穫」とふたりは語り、同時に「決勝が楽しみ」だった。その言葉どおりレース序盤はペースダウンの兆候も見られずトップを走行していたが、18周目に右リヤタイヤが脱落。リアライズGT-Rは間一髪、すり抜けた。一見するとホイールやハブに破損の様子はなく、原因は不明。「勝てる自信があった」という大湯は、ガードレールの陰でうなだれる。



M.Kamio



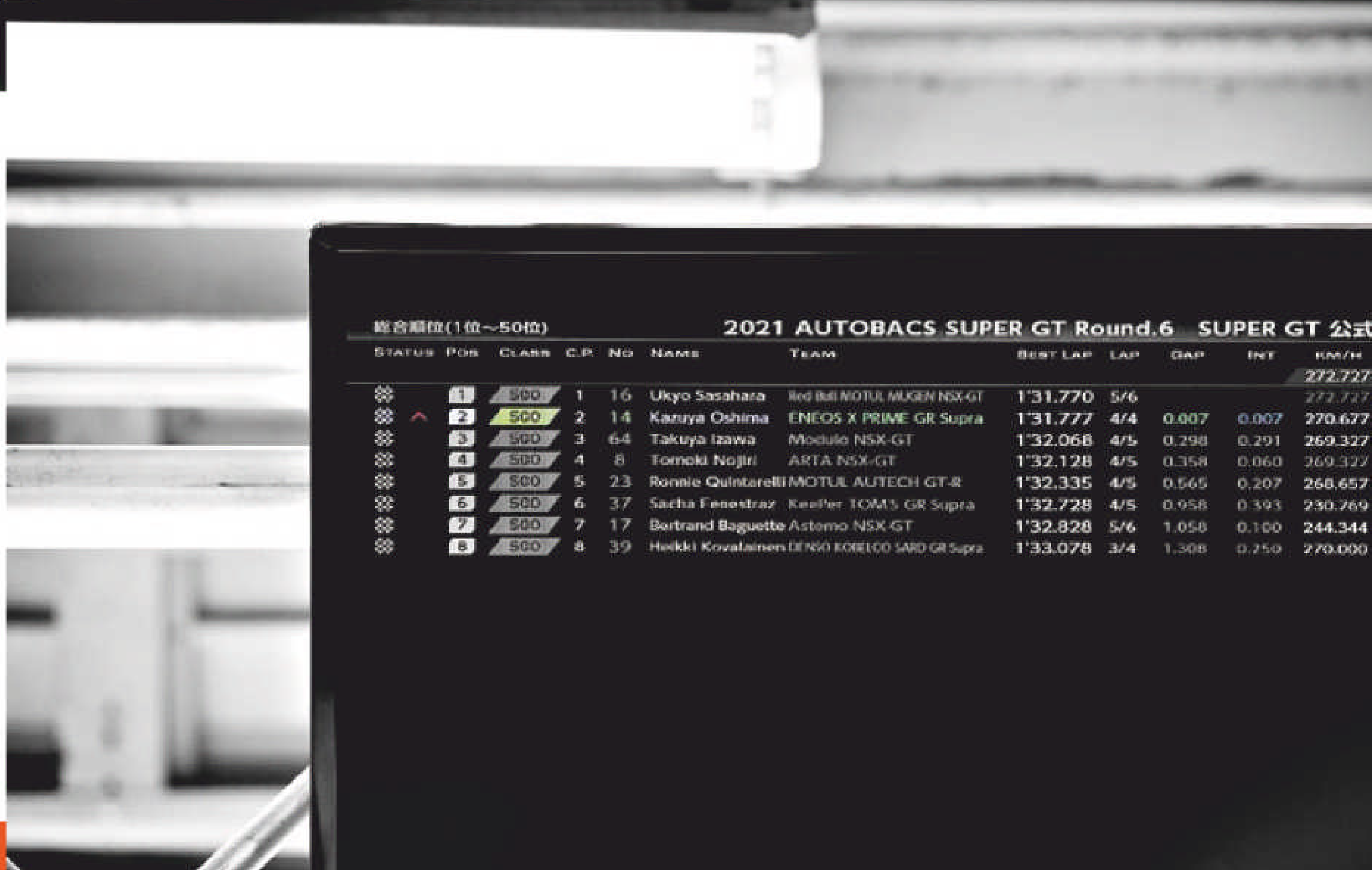


燃リス2ランクダウンで予選2番手
逆転タイトルへの望みを示した爆速

エネオスGRスープラが予選２番手。これがどれだけ驚異的なことか、GTリテラシーが高い読者ならお分かりだろう。サクセスウエイト70kg（実搭載36kg＋燃リス２ランクダウン）の快挙だ。仮にこのハンデがなければ、軽く１秒程度は速く走ることが可能で、ぶっちぎりの速さだったことが分かる。「セクター３を重視したセットを考えてきた。それがセクター２にも活きたのかも」と阿部エンジニア。じつはQ1山下、Q2大嶋ともにアタックは完璧ではなかったらしいが、あまりの爆速ぶりに予選後のチームは歓喜。決勝ではエンジン３基目投入のペナルティを受け、最後尾からの追い上げに。最終的にはポイントにあと一歩届かず11位という結果に終わった。



N.Mitsuhashi



N.Mitsuhashi

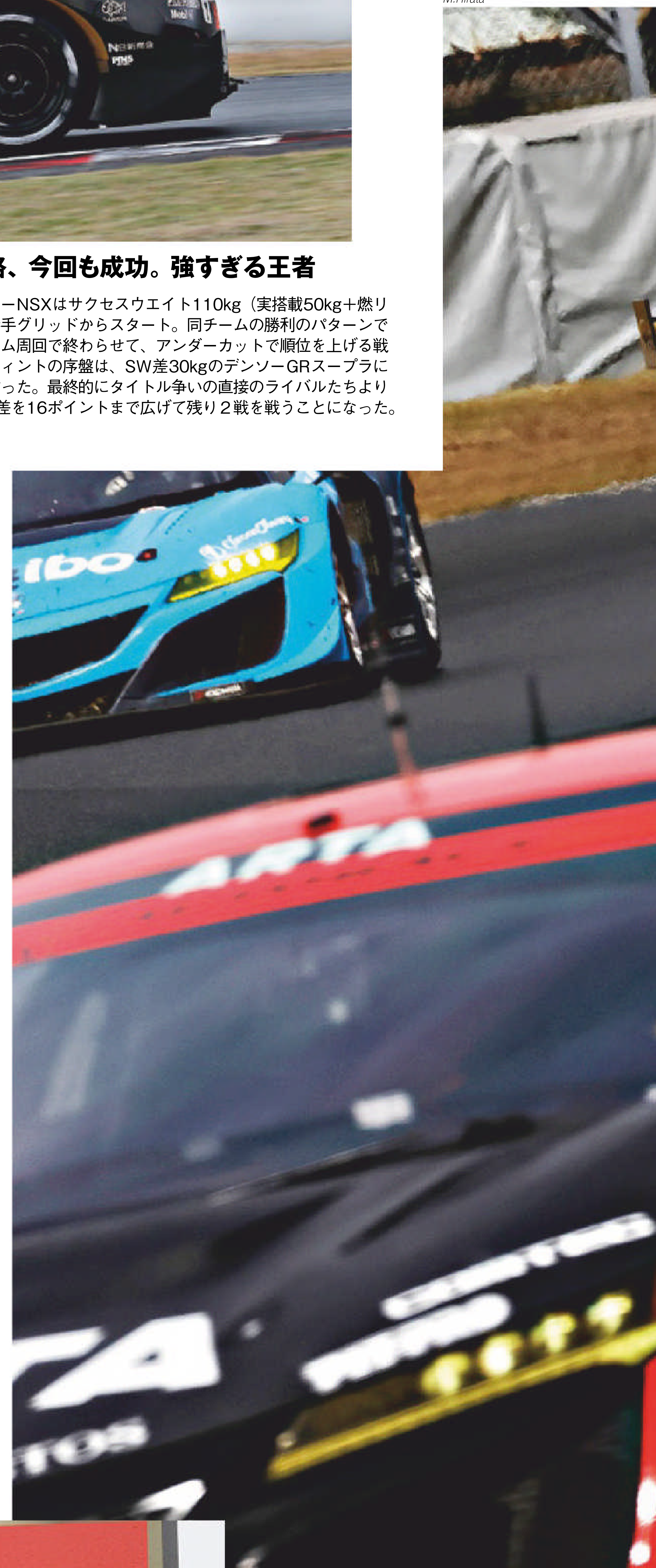


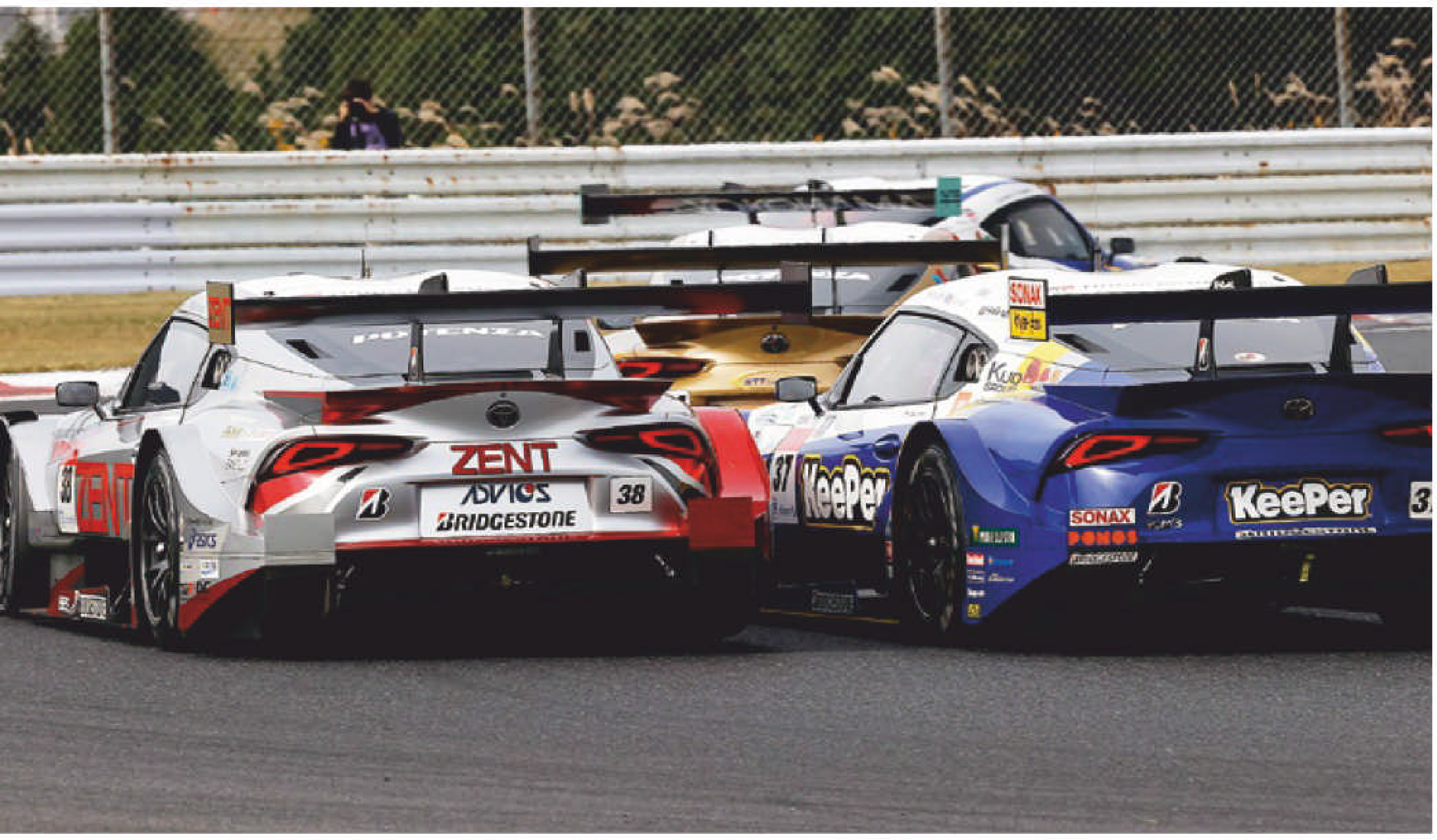
M.Hirata

アンダーカット戦略、今回も成功。強すぎる王者

ランキングトップのスタンレーNSXはサクセスウエイト110kg（実搭載50kg＋燃リス3ランクダウン）で、13番手グリッドからスタート。同チームの勝利のパターンである前半スティントをミニマム周回で終わらせて、アンダーカットで順位を上げる戦略が今回も決まる。後半スティントの序盤は、SW差30kgのデンソーGRスープラにここまで接近して見せ場を作った。最終的にタイトル争いの直接のライバルたちよりも前でフィニッシュし、その差を16ポイントまで広げて残り2戦を戦うことになった。

M.Hirata



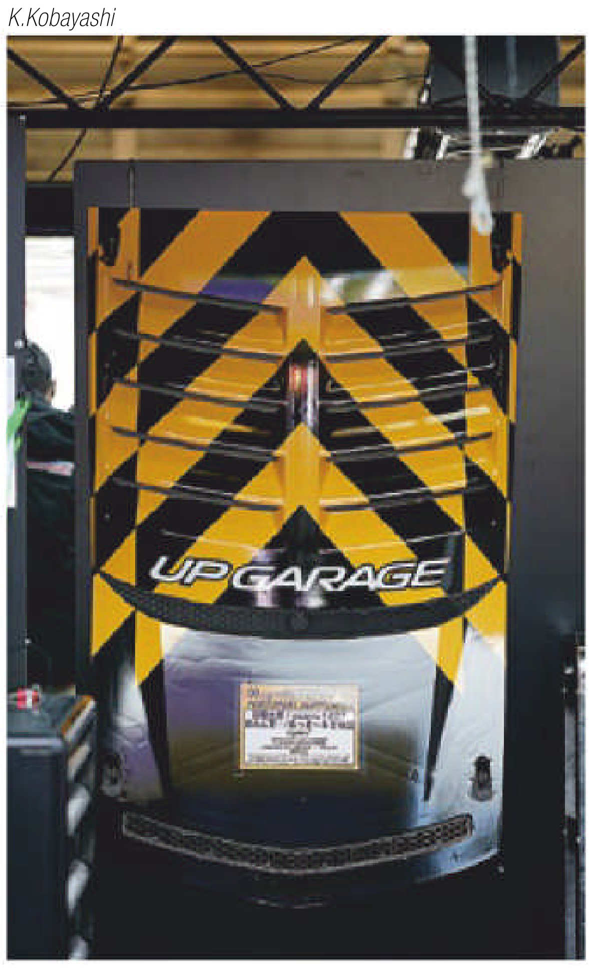


M.Hirata

最後尾からのオーバーテイクショー ZENT GRスープラが復調の2位表彰台

今回GRスープラの３台が規定を上回るシーズン３基目のエンジンを搭載することになり、５秒のペナルティストップを受けて最後方付近に固まって走行。そのなかでZENTはペナルティを消化した直後にSCが入るという幸運も手伝って、2位まで追い上げた。今季の序盤はエンジニアが変わるなど体制変更の影響があったり、マシンもアンダー傾向にあって苦しんだが、鈴鹿以降の感触は悪くなく、結果は時間の問題と思われていた。戦前は「ARTA NSXの次の優勝候補」ではあったが、そのとおりの実力を示し、随所で力強いレースを展開してみせた。

K.Kobayashi



喜びも悔しさも共有 個スポが大きな支えに

企業によるスポンサードだけでなく、近年では個人スポンサーもチームを支える力だ。チームアップガレージでもパーソナルサポーターを公募。喜びも悔しさも、共有できる仲間を募集している。



K.Kobayashi

FR化での苦闘に終止符 31号車が5年ぶりに優勝

31号車のトヨタGRスポーツ プリウスPHV apr GTが、ポール・トゥ・ウインで５年ぶりに優勝。車両規定の変更によるMRからのFR化で苦闘が続いたプリウスPHVでの初優勝となった。表彰台では嵯峨と中山がセルフで記念撮影。久しぶりの勝利を満喫していた。



S.Tamura

勝てそうで勝てなかった
“失意のチーム”が復活するまで

勝利のプロセス

Text：角田五十四（Isoshi Sumida／本誌）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／益田和久（Kazuhisa Masuda）／田村 翔（Sho Tamura）

SUPER GT 2021 Round 6 AUTOPOLIS Winner GT500 #8 ARTA NSX-GT Tomoki Nojiri / Nirei Fukuzumi

予選日、「野尻（智紀）が怒っている」という関係者の証言を耳にした。サクセスウエイトが軽めなこともあり、ARTA NSX-GTは第6戦の優勝候補筆頭に挙げられていたものの、公式練習の混走枠では15台中の14位。GT500専有枠では3位に浮上したが、それは予選と決勝スタートで履かないほうのタイヤを装着したタイムであり、あまり参考にならない。「本命マシンどうした?」という空気が流れるのも必然。「怒り」の感情が湧き上がるのも無理はないだろう。

今季のARTA NSXは、速さが結果に結びつかないまま5戦を消化してしまっていた。次戦以降はハンデが軽減されチャンスが少なくなるため、今回は絶対に獲らなければならない。そこで、抜かりなく準備すべく、レース前の定例ミーティングの内容をより入念に行なったという。その場には、通常は参加しないメンバーも加わって、いつも以上にオープンに話し合ったのだという。「ドライバーにそこまで言われたくない、と思ったスタッフもいたかもしれない」と野尻は語っていたが、それもすべて「チームを強くしなければいけない」という使命感から。エンジニアのライアン・ディングル氏も、「日本人は遠慮してしまう傾向にあるけど、そこで正直に話せて良かった」と、その時間がいつも以上に価値のあるものだったと認めている。

こうして準備万端で乗り込んだはずだったが、走り始めてみたらマシンは思わしくなく、いきなり暗雲が立ち込める。予選はなんとか4番手の位置を確保したものの、自分たちより重いマシンが前にいる。浮かない表情の野尻を予選後に直撃した。

「空力が上手に使えていない感じがあります。プッシュしたらオーバーではなくアンダーになったりと、ドライビングとしては難しいところで走らなくてはいけない。どんな運転でもバランスが変わらない状態になっていない」

オートポリスは、GT300の車両を追い抜く際ラインを外す場面が多く、懐の深いステアバランスが求められる。その理想形に到達していなかった。その理由のひとつが「低すぎる車高」にあると感じた野尻は、予選後に盛んに車体のなかを覗き込んでいた。かくして、マシンは今季のレースウイーク中最大級の大ナタを振るうことになった。ディングル氏は、その方向性は「レースで強いクルマ」を目指したという。「予選と比べて決勝では一発の速さは不要。だからコントロールしやすく、かつラップをコンスタントに維持できるように。過去のデータを参考にして、かなり変えました」

翌日の決勝直前のウォームアップでステアリングを握った福住仁嶺は、生まれ変わったマシンのフィーリングに確かな手応えをつかんだ。ただし、前日にロングランのデータが取れていないこと、ピックアップの影響が予想されることなど、不安がゼロになったわけではなかった。「いままでも途中でペースダウンして、その理由がデータを見ても分からないことがあったから」と福住。

手応え充分、でも不安ありな状態でスタートした福住のスティントは、セーフティカー（SC）が2回入るという荒れた展開になった。オートポリスはそのレイアウトからマシン同士の接触が多く、SC介入率が高い。また、前を走る2台のダンロップ装着マシンは、スティント後半にペースダウンする傾向にあることから、早めのピットインでアンダーカットする戦略が効果





K.Masuda

野尻と福住合わせて、SFでは今季４勝。それだけのコンビが遅いはずはなく、ズレた歯車さえ噛み合えば結果は残る。GT500で野尻は６勝目、福住は２勝目となり、オートポリスでホンダは07年以来の勝利となった。

M.Hirata



今回の事前のミーティングでは、スタッフ個々のスキルまでじっくり話し合ったという。GTは「チーム戦」であり、ドライバーだけの力では勝てないのだ。だからこそ勝利後のコメントで、「チームのおかげ」という言葉が出てくる。

「緊張感を保ってもらいたかった」あえて切羽詰まった無線交信に野尻の“牽引力”が表れていた

的と踏んでいた。そしてその思惑どおりの展開になっている。同じような戦略をとるチームもいるなか、アウトラップのポジションも冷静に見極めて27周目に2番手走行の福住を呼び寄せた。

後半を託された野尻はクリーンエアのなかを走ることができ、トップのモデューロNSX-GTの前に出ることに成功。その後モデューロNSXのタイヤが温まり、ARTA NSXの背後に迫ったが、野尻は慌てず騒がず。

「追いつかれた時点では向こうのほうが分があったと思うけど、セクター3ではまず抜かれないかと。多少ダーティに見えた部分はあったかもしれないけど、どうしても勝ちたかったので、隙は絶対に見せないように走った」

ピットで野尻の走りを見守っていた福住は、安心して見ていたという。

「先週もスーパーフォーミュラでチャンピオンになったばかり。流れは野尻さんのもの。今回こそはまともに終えられるだろうと思いました」

野尻も「このままならいける」とは思いつつも、無線ではあえて緊張感を持たせていたという。

「後ろとのギャップやそのペースとか、たくさんのインフォメーションを教えてくれと、あえて切羽詰まった雰囲気でチームに伝えていました。自分自身も気を抜いてはいけないと思っていたし、チームにも緊張感を保ってもらいたかったから」

そうして、野尻もチームもピリッとした空気が崩れることなく、待望のトップチェッカーをくぐることができた。

優勝後のパルクフェルメでは力強いガッツポーズを見せた野尻だったが、その後のテンションは平常値に戻った。それは「チーム野尻」が完成途上にあるからだろう。近年の野尻のコメントは端々に「責任」という言葉が目立つ。ホンダの看板を背負い、チームの大黒柱として牽引する責務を突き詰めようとしているように見える。それはマシン作りにも言え、「クルマのことはエンジニアに丸投げ」ではなく、「エンジニアとの共同作業」という認識だ。その成果が今回はしっかり出た。「ドライバーが望んでいたような感度が出てくれた。それが狙って出てくれたことが大きい」と野尻は言う。これまではハマれば速いが、そこに再現性が少なく、浮き沈みが激しかった。でも今回はそれをコントロールしたうえで、結果を出した。これで次戦もてぎの楽しみが増えた。

現在ランキングは、数字上はスタンレーNSX-GTが圧倒している（25ポイント差）。だが、今回得た手応えが次で通用したら、最終戦富士での真っ向勝負も考えられなくもない。第2戦富士では、ARTA NSXがホンダ陣営予選最速で、決勝もトップを走るなど強さを見せた場所なのだから。

大串信の

私見聞録

スーパーGTにも迫り来る、カーボンニュートラル・フューエル時代

消え去るわけではない、内燃機関の"夢"

Text : 大串 信 (Makoto Ogushi)　Photo : 吉田成信 (Shigenobu Yoshida)

コロナ禍を乗り越え、２年ぶりにスーパーGTが開催されたオートポリス。決勝日の朝、GTA定例記者会見が開かれた。席上の坂東正明代表は、2023年度に実施予定の『e-fuel』あらため『カーボンニュートラル・フューエル』導入についての説明を行なった。

ご存じのとおり、カーボンニュートラル・フューエルというのは、ガソリンをはじめとする化石由来の物質を含まない合成燃料のことである。この説明を聞きながら、僕はボンヤリと物思いにふけることになった。

僕は1977年に、とある大学の農学部環境保護学科に入学した。この学科は、日本列島改造論と称する政策綱領を打ち出して国土の開発をバンバン推し進め、ある意味自然環境と引き替えに経済を活性化させようと主張した田中角栄元首相が、その結果起きる環境破壊にもきちんと気を配っているのだというポーズを取ろうと、一部国立大学に強引な働きかけをして作らせたものだと言われていた。

僕がこの学科に入学した77年と言えば、10月に富士スピードウェイで２回目のF1日本グランプリが開催され、ジル・ヴィルヌーヴ操るフェラーリ312T2がロニー・ピーターソン操るティレルP34に乗り上げて宙を舞い観客席に飛び込むという不幸な事故が発生する一方、ジェームス・ハントがマクラーレンM23で快走して優勝した年である。ウイングカーの始祖であるロータス78が登場し、コスワースDFVやフェラーリボクサー12気筒やマトラV型12気筒などのエンジンが、温室効果ガスどころか燃費のネの字すら考慮せず、思う存分ガソリンを燃やして走り回っていた。

僕たちは、そういうF1を高性能自動車の究極の姿として眺め、憧れた。自動車はこの先どんどん高性能化していき、我々はそれを乗り回すことになるのだと、疑うこともなく信じていた。いま思い出してもワクワクする時代である。

そんななかで大学に入った僕は、環境保護学科で勉強を始める一方、大学の自動車部に入部し、B210サニーやらP510ブルーバードやらTE47スプリンタートレノGTやらに改造を加えては、ラリーの練習と称して走り回った。このトレノがクセモノで、いまだから言うけれど、当時始まったばかりの排出ガス規制に対応したEFI仕様の2T-Gエンジンを下ろしてソレックス・ツイン仕様に積み替え、ボアアップして排気量1600ccを1750ccに拡大した立派な違法改造車だった。そりゃもうガソリンをドカドカ燃やして爆発的なトルクを発揮するじゃじゃ馬である。

これを夜な夜な林道のダートで走らせて排気ガスを撒き散らしていたのだから、環境保護学科が聞いてあきれる話で、当時の僕は、たしかに環境保護と自動車趣味の両立という矛盾のなか、ほんの少しは悩んだ。でも結局は学問の道には進まず、紆余曲折を経て自動車レースにどっぷりと浸かって暮らすことになった。

それでも大学時代、環境保護とは何かについては一般的な人々よりも何十年か先駆けて考えた。だからこそ、その後社会が環境について考えるようになり、さまざまな規制が始まるのを、忸怩たる思いで眺めてきた。

そういう流れはときに非科学的で情緒に満ちていたし、あえて言うならばヒステリックにさえ見えることもあった。大学を卒業してもう40年以上経つけれど、いまだに一部の環境保護団体の主義主張は受け入れることができないばかりか、カーボンニュートラル・フューエル導入の根拠である温室効果ガス削減問題ですら、じつは内心首をかしげてもいる。

勉強をしなかった僕に学術的な裏付けがあるわけではない。正直なところ、環境保護学と引き替えに選んだ大好きな自動車レースや自動車の世界が変質してしまうのが怖くて、屁理屈をつけて勝手に抗っているだけなのかもしれない。でも、若いころあれだけ夢見た自動車やそれを使用したレースの世界が変質していくのはあまり見たいものではない。

いよいよスーパーGTもカーボンニュートラルへ向けて大きく踏み出す。今回の会見を聞いて「ああ、いよいよだな」と、何かあきらめのような感覚が身体の中に湧いてくるのを感じたものだった。あえて救いと言えば、内燃機関を使ったレーシングカーが消え去るわけではないことだっただろうか。

現在開発が進むカーボンニュートラル・フューエルは、従来のハイオクガソリンとそのまま置き換えても、エンジン本体はもちろん、制御のためのマップもそのままで済むような代替物になるという。一部ゴム製のリング等は置換せざるをえないようだが、いま走っているクルマがほぼそのまま走れるのだとか。シリンダーの中で燃焼が起きてくれるなら、それでよしとしなくちゃいけないかな、と会見を聞きながら僕は考え続けていた。時代に追従できない老害だと笑うなら笑え。どうせ遠からずこの世からいなくなる。それまでは、せめてサーキットの中でだけでも、若いころ見た夢を引きずらせてくれてもいいんじゃないかなと思うのである。



全国的に緊急事態宣言が解除されたことも後押しとなったか、２年ぶりの開催にオートポリスには多くの観客が集まった。環境保護を推し進めながらもレースというエンターテイメントを継続させるべく、スーパーGTもまた、新時代へと舵を切る。



3台のGRスープラに投入した『禁断の3基目』のパフォーマンスを確認

残り2戦、いざパワー勝負へ

Text：太田進之介（Shinnosuke Ohta）
Photo：auto sport

「38号車（ZENTセルモGRスープラ）がペナルティをもらっていながらレースを盛り上げてくれて、我々スタッフは本当に報われました。エンジン側としてはできる限りのことをやって、直面したトラブルに対してはチームの皆さんがすごくリカバリーしてくれたと思っています」と、エンジン開発を率いるTCD佐々木孝博氏は日曜日のレースを総括した。

2021年スーパーGT第6戦オートポリスのGT500クラス決勝では、10番グリッドからスタートを切ったZENT GRスープラがセカンドスティントで〝オーバーテイクショー〟を披露し、2位表彰台フィニッシュを果たした。

2年ぶりの開催となったSUGO、オートポリスの連続ラウンドは、20年規定GT500車両にとって初挑戦という「秋の初モノ2連戦」となり、GRスープラを走らせるトヨタ陣営にとってはタイトル奪還に向け、まさに〝正念場〟とも言える厳しい状況での勝負となった。

その発端となった前戦SUGOでは、各陣営とも年間2基目のエンジン投入が計画され、トヨタ陣営は全6台が新スペックに換装。しかし、その決勝では46周目の最終コーナーでウェッズスポーツ アドバンGRスープラが炎上してストップ。58周目にはZENT GRスープラがガレージインし、63周目にはポイント圏内を走っていたエネオスXプライムGRスープラがターン1手前でマシンを止めるなど〝負の連鎖〟に見舞われ、陣営内だけでなく見る側にも大きな衝撃を残した。

「自分が担当しての10年分を1時間で壊しているので……いままでトヨタはV8エンジンからずっとやってきて、規定基数以上を使ったことって3回ぐらいしかない。だから壊したこと自体なかった」とは、数年のブランクを経て昨季からエンジン開発責任者に帰任した佐々木氏。

この状況を受け、オートポリス戦を前に当該のエネオスGRスープラ、ZENT GRスープラだけでなく、陣営内アクシデントにより戦列を去ったキーパー トムスGRスープラのエンジン交換も決断したトヨタは、年間上限2基までとされたエンジン使用基数を超えたことで、このオートポリス戦では「5秒ストップペナルティ」消化を必要とするディスアドバンテージを抱えてのレースとなった。

しかし、決勝スタートから前半戦を担当したZENT GRスープラの立川祐路は、オープニングラップからポジションを上げると7周目には最終セクターブリッジ手前でアステモNSX・GTと軽く接触するサイド・バイ・サイドの対決を制すなど、久しぶりの

バトルを満喫。そして6番手走行中の9周終了時、ペナルティ消化のためにピットへ。14番手まで順位を下げるが、立川の快速は止まらない。ライバルがルーティンピットを先行したこともあるが、3番手まで上げてピットへ。ここで最後尾まで落ちるが、後半スティントを引き継いだ石浦宏明がスパートを開始し、41周目にはトップ10圏内に復帰。45周目には7番手に上がり、47周目にはSUGOの勝者カルソニックインパルGT-Rもパスして6番手へ。勢いそのままに54周目のターン1でスタンレーNSX-GTをかわすと、ターン3でわずかに失速したモチュールオーテックGT-Rも捕らえてポディウム圏内へと進出。続く55周目のホームストレートでデンソーGRスープラのスリップにつくと、難なくオーバーテイクを決め2番手へ躍進する会心のレースを披露した。

「前戦の不具合に対してはしっかり対応できて、全車完走でホッとしました。我々が3台のエンジンペナルティを全部終わらせてからセーフティカーが出たことも、すごく味方してくれたと思いますね。それがあっての38号車の追い上げだと思いますし、レースペースを見てもらえれば（優勝した）8号車（ARTA NSX-GT）と同じように走れていましたしね」と安堵の表情で振り返るのは、GRスープラの車両開発を統括するTCD湯浅和基氏。

20年の開幕デビューウイン以降、ここまで都合1年半を走り続けて来たGRスープラが、突如見舞われた未曾有のトラブル。その要因は「エンジン側だけにあるものではない」ということも、あらためて明かしてくれた。

「SUGOでは、予想以上のデブリによってエアフィルターが詰まってしまい、エンジンにダメージがいきました。オートポリスもデブリはもちろん、どちらかというとタイヤカスが怖いですが、タイヤカスだと吸気というよりはラジエターやブレーキダクトとか、冷却面で悪さをする傾向。なので今回は全車に吸気取り回しの面で対策を施してきました」と湯浅氏は語る。

このSUGOでの状況はトヨタのみならず他陣営のチーム関係者からも聞こえてきており、レース後には「エアフィルターの全面が青芝や砂だらけで隙間も見えない」ほど目詰まりを起こす状況だったという。SUGOの決勝序盤にはZENT GRスープラもターン3でグラベルエリアに飛び出してはいるが、それ以外にもコース改修によりホームストレート幅が縮減されたことなどで「ちょっとずつ各車がタイヤをコースから落として戻ってくるとか、半分ハミ出すとかいったことが（デブリをコース上に巻き上げるなどの）影響をおよぼしたかもしれない」（湯浅氏）という。

共通規定によりエンジン周りでも同様のコンポーネントを数多く使用するGT500だが、GRスープラ、NSX-GT、GT-Rでスケーリングが適用されると、フロントマスクのデザインもあり相対的により〝小顔〟のGRスープラは、デビュー当初から「エンジンルーム内の取り回しに苦慮」する部分が言われていた。

基本的にはグリル部にデブリ進入防止のフェンスを設け、その流路後方にエアフィルターを装着。その後ターボチャージャーに向かったエアは加圧されインタークーラーへと向かい冷却、サージタンクを経て燃焼室内に送り込まれる。

「19号車（ウェッズスポーツ GRスープラ）の火災はちょっと別の……ある燃料系の部品の1個が壊れてしまったがためのトラブルでしたが、吸気側が詰まるとエンジンが窒息しちゃうので、そうするとターボは高回転で回して空気を取り込もうとして過回転になりますし、あとは異常燃焼のほうで影響してしまったりとか。不具合がいろいろと起きるんです」と説明するのは、エンジン開発を担う佐々木氏だ。

20年規定ではトルクディマンド型となるボッシュ製の共通ECUを使用することもあり、ドライバーがスロットルペダルを踏めば踏むだけ、ECUは「トルクが必要」と判断する。しかし、吸気が目詰まりすれば流入空気量を増やそうとターボの回転数を上げる制御が入ることになり、一方で燃焼室内への筒内流動にも悪影響が出て、急速燃焼に最重要のタンブル（渦流）形成にも悪さをする。その異常燃焼による振動が、燃焼室内を中心にダメージをおよぼしたとしても不思議ではない。

そこで今回はダクトの始点から200㎜の登録部分には手をつけず、その後方からターボチャージャーまでの経路を見直した。狭いエンジンベイ内では打てる手も限られたと想像できるが、標高の高いオートポリスでは空気密度も薄く目標過給域も変化してくるなど、タービンにも厳しい条件ながら「燃料リストリクター条件の違う全車で、もてぎに向けて、ここでしっかり適合を確認して準備したいと思います」（佐々木氏）と、設定したテーマを無事にクリアしてみせた。

ここからは初冬の11月に突入し、ウエイト搭載量〝半減〟の第7戦もてぎと、恒例〝ノーウエイト〟勝負の最終戦富士が控えている。気温が下がれば空気密度も増し、ここで『禁断の3基目』のパフォーマンスを確認できたトヨタ陣営は、ライバルよりも「少ないマイレージ」のエンジンでパワーベストの運用を狙うことができる。

さらに今回の予選では、エネオスGRスープラが燃料リストリクター2ランクダウンの条件でありながら、フロントロウ2番手タイムを叩き出した速さにも「予選セクタータイム、トラップスピードを見ると、残り2戦もまだまだ厳しい戦いになる……という印象を受けています」と、他陣営からは警戒の声も聞こえる。

「総合性能とかは得意不得意を含めて〝ドッコイ〟だとは思っているんですけど、パフォーマンス分析の面では、まだ『負けているところ、勝っているところ』があると思っています。いまはセッティングしかやれるところはないので、その辺でしっかり帳尻を合わせていきたいなって。負けたくないです！」と湯浅氏。いよいよここからは問答無用のパワー勝負。1年前の〝あの記憶〟の借りを返すお膳立ては整ったように見える。



#61 VS #52

タイトルを見据えた20周の膠着戦

Text：中野一史（Kazushi Nakano/autosport web）
Photo：吉田成信（Shigenobu Yoshida）

レース前半に2度のセーフティカー（SC）が導入されたスーパーGT第6戦オートポリス。序盤、GT300上位勢は落ち着いた展開を見せたが、2度目のSCランが終わったタイミングでレース距離の3分の1が経過したため、局面が動き始めた。

スタート直後から2番手争いを繰り広げていたのは、スバルBRZ R&Dスポーツと埼玉トヨペットGB GRスープラGT。2度目のSC後、先に動いたのは埼玉トヨペット。SC終了直後のピットの混雑を避けて1周ステイアウトし、24周目の終わりにピットへと飛び込む。タイヤは4輪交換だ。

埼玉トヨペットの後半を担当する吉田広樹にとって、〝キープレイヤー〟となったのはアウトラップで先行を許した10号車ゲイナータナックスwithインパルGT-Rの石川京侍だった。10号車はSC中にタイヤ交換を行ない、リスタート直後に再度ピットインしてドライバー交代を済ませ、ジャンプアップを果たしていた。

ウォームアップの良くないハード側のコンパウンドを履いていた吉田だが、タイヤが温まると、まず10号車に続いてパスされていた65号車レオンピラミッドAMGを抜き返した。

65号車とは車両のキャラクターが似ているため、比較的簡単にオーバーテイクができた。しかし、10号車とは「速い場所・遅い場所が違いすぎた」（吉田）と攻略に力を要したが、最後は第1ヘアピンでポジションを奪い取る。

そして、吉田はスバルBRZ・井口卓人のテールを捉えた。

前日の予選後には、得意な富士が最終戦に控えていることなどから「ここでは5位以内に入れれば……」と語っていた吉田だったが、前にいるのがランキング首位のスバルBRZとなると話は違ってくる。絶対に抜かなければならない。

ブレーキングでの優位性を感じていた吉田はターン4〜5と第1ヘアピンで井口を追い詰める。さらに、ターン6でのBRZのトラクションが良くないことを見抜いた吉田は、得意の100Rを経て、第2ヘアピン進入でポジションを奪いたいと考えていた。



タイトル争いを意識したスバルBRZと埼玉スープラの３番手争い。その膠着状態は20周以上に渡って続いた。競り勝ったスバルBRZがタイトル争いを一歩リード。

だが、チャンスを伺うことができたのは、追いついてから数周のあいだだけだった。吉田は10号車との攻防を経て「BRZに追いついたときには、もうタイヤが厳しかった」（吉田）のだ。

それでもここから約20周にわたり、2台は接近戦を繰り広げることになる。ベストな状態でない吉田と膠着状態とも呼べるバトルとなったのは、スバルBRZの後半スティントを担当した井口で彼もまた、吉田と同じような状況に置かれていたからだった。

スバルBRZは埼玉トヨペットがピットインしたあとも、山内英輝がコース上にステイアウト。ソフト側のタイヤが想定よりフィーリング、タイムともに良く、レース距離の半分近くまで引っ張ってから同じスペックのタイヤで井口につなぐことを考えていた。

およそハーフウェイとなる30周終了時点で山内はピットインし、4輪を交換。井口は「31号車（トヨタGRスポーツプリウスPHV apr GT）には先に行かれるだろうが、淡々と自分のペースを刻もう」と考えていた。

しかし、そこに伏兵が現れる。2周前に素早いピット作業を敢行したK・tunes RC F GT3の阪口晴南に、アウトラップで先行されていた。

タイヤが温まると「一瞬で96号車に追いついた」という井口。勢いよく間合いを詰めることができたため、「1回で仕留められれば、もっと楽な展開に持ち込める」と感じ、果敢に96号車を攻め立てるも、オートポリスは容易にオーバーテイクを許してはくれない。

こうして井口も、スティント序盤で思わぬ敵に対してタイヤを酷使した。96号車攻略がかなわないと悟ったとき、すでに背後に緑のマシンが迫っていた。

終盤に向けて、2台の差に決定的な変化は訪れず、見た目には膠着状態のバトルが続く。しかし井口は、コクピットで格闘を続けていた。

「もうバランスも何もなく、前後ともグリップがなくて、ずっとふわふわした状態で耐えていました」

井口自身が96号車に追いついたときと同じように、背後の埼玉トヨペットも決め手を欠いていると感じ取った井口は、なんとか吉田を抑え続けた。

長時間にわたる攻防のなか、先に完全に力が尽きたのは「最後はもう、タイヤが完全に終わっていました」という吉田のほうだった。その背後には、11号車ゲイナータナックスGT-Rの平中克幸が迫る。ファイナルラップに突入する時点ではコンマ3秒の差。

それでも吉田は61周目のフィニッシュラインへと逃げ切った。死力を尽くした攻めと守りの果てに手にした4位だった。

自らの〝ホームレース〟で3位を守り切った井口も、レース後は「本当にキツかった」と憔悴していた。

この表彰台で、スバルBRZはタイトル戦線から一歩抜け出し、リアライズ日産自動車大学校 GT-R（藤波清斗／ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ）に対して12点のリードを築いた。残り2戦を取りこぼすことなく戦えば、悲願のタイトルが見えてくる。

優勝のARTA、3位のモチュールGT-Rのふたりは、タイトル争いに向けて何とか踏みとどまったという印象。最終戦富士まで権利を持ち越すためには、次のもてぎでも大量得点が必要だ。（as）



M.Hirata

ポールシッターのレッドブル無限はまさかの脱落

ARTAが鬱憤晴らしの独走V

2年ぶりの開催となったスーパーGT九州ラウンドの第6戦オートポリス。県境に近い阿蘇山の噴火による影響が危惧されたものの、開催には大きな影響はなく、10月23日の予選を経て、24日の決勝日を迎えた。

13時30分のフォーメーションラップ開始時点の気温と路面温度は12℃／20℃と、想定より低めのコンディション。全車がウィービングしながらスタートを切った。すると、予選での動きからソフト側のコンパウンドを選択していると思われるエネオスXプライムGRスープラの山下健太が、第1ヘアピンで先頭のレッドブル　モチュール無限NSX-GTの大湯都史樹のインに飛び込み、早々とトップに浮上。後方では、そのエネオスと同じく予選終盤までステイ組だったデンソー　コベルコ　サードGRスープラのヘイキ・コバライネンが8番手から6番手に、ZENTセルモGRスープラの立川祐路が10番手から8番手に上がった。

5周目からは順次、このラウンドで年間3基目のエンジン使用となるスープラの3台に5秒間のピットストップペナルティが提示。エネオス、キーパー　トムスGRスープラ、ZENTの順にペナルティの消化に入る。ZENTがピットレーン滞在中の10周目、第2ヘアピンでGT300車両がクラッシュ。フルコースイエロー（FCY）の宣言後、セーフティカー（SC）が導入。これにより、ペナルティを受けたスープラの3台はギャップを最小限にとどめられる幸運な展開となった。

リスタート翌周のターン1でトップを走っていたレッドブルの右リヤタイヤがホイールごと脱落し、スローダウン。大湯はなす術なくマシンを止めた。20周目には再びGT300のクラッシュが発生し、2度目のSC導入に。このSC中にドライバーひとりあたりの最低義務周回数を超え、レース再開と同時に、デンソー、トムスの2台、スタンレーNSX-GTら6台がピットへ。翌周にはアステモNSX-GT、その翌周にはARTA NSX-GTやカルソニック インパルGT-Rもピットイン。最後まで引っ張っていたモデューロNSX-GTの伊沢拓也も29周を終えたところでピットに進路を取った。

伊沢からバトンを受けた大津弘樹は、タイヤがまだ温まっていないうちはARTAの野尻智紀、デンソーの中山雄一、スタンレーの山本尚貴に先行を許したが、タイヤ発動後は反撃モードに。32周目のターン1で山本を仕とめると、第2ヘアピン立ち上がりでデンソーの前へ。1～2周後にはトップを行くARTAの背後につけていた。34周目以降、大津は野尻に再三仕かけるも野尻がセーブ。これでタイヤを使ってしまったのか大津のペースが鈍り、トラフィックを巧みに利用した野尻のディフェンスもあって、2台の差は42周目には6秒以上に拡大。ARTAはこれ以降、独走態勢に入った。

その後ろでは3番手争いが激化。44周目あたりには、デンソー中山、スタンレー山本、モチュール オーテックGT-R松田次生がワンパックに。ここから、45周目のターン1で次生が4

Text：autosport web／auto sport　Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／森山俊一（Toshikazu Moriyama）／吉見幸夫（Yukio Yoshimi）／小林勝彦（Katsuhiko Kobayashi）／田村 翔（Sho

QUALIFY REPORT

レッドブル無限がQ1&Q2ともトップタイム 厳しい条件のエネオスが2番手に

Q1ではNSX-GTがワンツー。アステモも７番手でQ2に進出。サクセスウエイト50kg＋燃リス３ランクダウンと、条件がもっとも厳しいスタンレーはQ1敗退となった。Q2ではQ1同様、コースオープンと同時にアステモ（ベルトラン・バゲット）が真っ先にピットアウト。レッドブルの笹原右京、ARTAの野尻智紀が続く。セッション開始４分経過後、エネオスの大嶋和也らもコースに向かった。まずはNSX-GTがトップ３を占めたが、キーパーのフェネストラズ、モチュールGT-Rのロニー・クインタレッリが立て続けに３番手タイムをマーク。大嶋もここに加わり、２列目が目まぐるしく入れ替わる展開に。ここから笹原が１分31秒770を叩き出し、ポール争いに決着をつけた。その直後、スープラ勢のなかでウエイトと燃リスの条件がもっとも厳しいエネオスの大嶋が、PPから1000分の７秒差の２番手タイムをマーク。３番手モデューロ、４番手ARTAのNSX-GT勢に割って入った。

M.Hirata



予選Q1終盤、ダンロップ軍団が驚異的なペースで最終セクターを回ってくると、まずはモデューロの大津がコースレコードの１分31秒438を記録。続いてレッドブルの大湯が１分31秒389と間髪入れずにレコードを更新していた。

Y.Yoshimi



K.Kobayashi

1 2

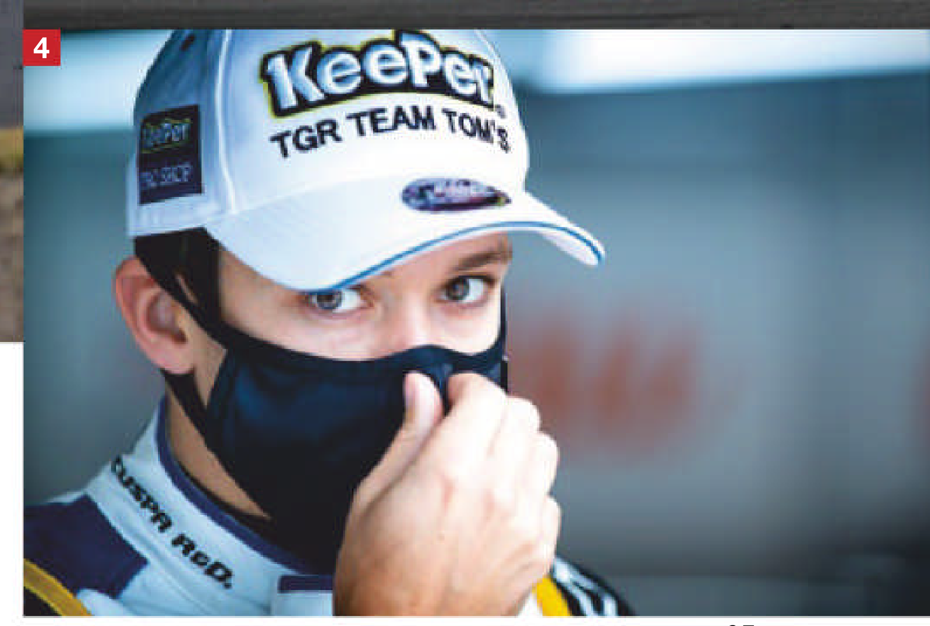


3

T.Moriyama



4



S.Tamura

❶２番手走行中、若手らしい活きの良さを充分に感じさせていた大津だったが、40周目あたりを境にペースが鈍り、52周には３番手デンソー、４番手モチュールGT-Rの２台に追いつかれてしまった。❷ZENTは石浦の怒涛のオーバーテイクも圧巻だったが、前半担当の立川もペナルティ消化前に少しでもタイムとポジションを稼ごうという走りで見せ場を作った。❸クラフトスポーツGT-Rの平手は、他車がペース維持に苦しむなか、ド終盤でも１分40秒台のラップをマーク。３位のモチュールGT-Rも終盤までペースが衰えることはなく、「GT-R＋ミシュラン」の競争力回復が今季中盤から進んできていることを窺わせた。❹キーパーのレギュラードライバー、サッシャ・フェネストラズがオートポリスから復帰。スタートを務めた。(as)

番手に浮上。第2ヘアピンまでに中山のバックを取った。この2台が争っているうちに、53周目には2番手モデューロから5番手ZENTまでが数珠つなぎ状態に。3番手の中山に並びかけた次生はランオフエリアにはみ出し、ダストをまき上げながら中山と並走。応戦しながら中山も大津に仕かけ、第2ヘアピンでインへと飛び込んだ。タイヤのライフが厳しくなっていた大津は抵抗できず、後続にも飲み込まれて、一気に6番手まで後退してしまった。

この集団内で大きくポジションを上げたのはZENTの石浦宏明。パックに追いつく前の45周目には7番手、47周目にはカルソニックもパスして6番手に。54周目にはスタンレーをかわすと、ターン3でわずかに失速したモチュールGT・Rも捕らえた。翌周にはデンソーをターン1で攻略し、2番手に。逆にデンソーはタイヤが厳しくなっていたのか、58周目の第2ヘアピンでモチュールGT・Rにもキャッチされ、表彰台の圏外へ。終盤にはクラフトスポーツ モチュールGT・Rの平手晃平も躍動。残り5周の段階では6番手だったが、最終周までにスタンレーとデンソーをパス。4位に入った。

こうした後方での攻防を尻目に、ARTAは快調そのもの。シーズン序盤からトラブルやアクシデントに見舞われ、勝てるレースを落としてきたが、その鬱憤を晴らす内容で今季初優勝。2位ZENT、3位モチュールGT・R。スタンレーは厳しい条件ながら6位に入賞。タイトル争いでの優位をキープしている。



M.Hirata

5年ぶり、現行モデルでは初優勝！

#31 プリウスaprがポール・トゥ・ウイン！

2年ぶりのオートポリス戦。気温12度、路面温度20度、湿度61％と冷え込むなか、2周のフォーメーションラップを経て、65周の決勝レースは13時36分にスタートを迎えた。

ポールスタートの31号車トヨタGRスポーツプリウスPHV apr GTの中山友貴がポジションをキープ。2番手スタートの61号車スバルBRZ R&Dスポーツの山内英輝が早くもオーバーテイクの機会を狙うも、順位が変わるまでには至らず。

トップの31号車プリウスaprから3番手の52号車埼玉トヨペットGB GRスープラGTの川合孝汰までが1秒以内という僅差で2周目に入るも、その差は徐々に広がりを見せ、6周目時点で上位勢はそれぞれ1秒以上のギャップを開けながら周回を続けた。

8周目、26番手を走行していた22号車アールキューズAMG GTの和田久が第2ヘアピンでスピン状態となり、コースサイドのコンクリートウォールに接触し、ストップしてしまう。これによりFCYが導入され、その1周後にはSCに切り替えられた。

16周目にリスタートを迎えたが、上位勢の順位はスタート時から変わらず。

しかし、17周目に35号車arto RC F GT3のショーン・ウォーキンショーと48号車植毛ケーズフロンティアGT-Rの内田優大が接触。植毛GT-Rが外側のウォールに接触してストップしたことから、2度目のSCが導入されることになった。

この間、20周目に10号車ゲイナータナックスwithインパルGT-Rの星野一樹、9号車パシフィックNACカーガイフェラーリの木村武史がピットイン。21周目には55号車ARTA NSX GT3の高木真一、87号車グランシードランボルギーニGT3の坂口夏月が、タイヤ交換を実施してコースに復帰した。

23周目、2度目のリスタートが切られると3番手の埼玉トヨペットGBスープラ、4番手の65号車レオンピラミッドAMGがピットへと飛び込むほか、28周目には96号車K-tunes RC F GT3、29周目には31号車プリウスaprなど上位勢もピットインを実施した。

続く30周目にスバルBRZもピットイン。61号車の第2スティントを担当する井口卓人は、31号車の嵯峨宏紀の前の実質の首位のポジションでコース復帰するも、アウトラップでタイヤが冷えていたことから実質3番手に後退することとなった。

レースも折り返しを過ぎた37周目、31号車プリウスaprの嵯峨は、ハイ

K.Kobayashi



「このプリウスPHVだけは勝てないのか……と思いかけていたのでほっとした」と嵯峨、「このチームで優勝できて最高です」と中山。万感の思いのなか、31号車が5年ぶりの勝利を獲得した。

Text：autosport web　Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／吉見幸夫（Yukio Yoshimi）／益田和久（Kazuhisa Masuda）／小林勝彦（Katsuhiko Kobayashi）／吉田成信（Shigenobu Yoshida）

QUALIFY REPORT

嵯峨がQ2でコースレコードを更新!
31号車プリウスPHV apr GTが予選1位を獲得

GT300クラスは２組に分かれてQ1が実施された。Ａ組でトップタイムをマークしたのは中山友貴の31号車TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GTで、１分42秒687をマーク。一方、Ｂ組のトップは18号車UPGARAGE NSX GT3で、名取鉄平が１分42秒710をマークした。Q2でも31号車PRIUS PHV apr GTの勢いは衰えることなく、嵯峨宏紀がコースレコード（１分42秒498）を更新し、１分42秒039で昨年の第３戦以来となるポールポジションを獲得。「最近はドライバーズ・アピアランスでしか目立てていなかったのでポールポジションで注目されて良かったです。今年は苦労が続いていましたが、ふたり揃ってトップを取れたことでコツコツやってきたことがようやくかたちになったかなと思います」と嵯峨。なお、100kgのサクセスウェイトを搭載した61号車SUBARU BRZ R&D SPORTが２番手、52号車埼玉トヨペットGB GR Supra GTが３番手につけた。

GTA



中山がQ1A組でトップタイムをマークすると嵯峨がQ2でトップタイムをマーク。31号車プリウスaprが今季初のポールポジションを獲得した。決勝でも波乱のレースで終始安定した走りを披露し、現行プリウスでの初優勝を達成した。

K.Masuda



K.Masuda



Y.Yoshimi





S.Yoshida

上：レギュラードライバーの阪口が復帰した96号車K-tunes RC F GT3が躍進。予選で５番手につけたほか、決勝でも着実にポジションアップを重ねて２位入賞。右上：最後までピットインを引っ張った11号車GAINER TANAX GT-Rが22番手グリッドからジャンプアップ。３番手争いを展開する61号車SUBARU BRZ R&D SPORT、52号車埼玉トヨペットGB GR Supra GTの背後に迫り、５位入賞を果たした。右中：予選で19番手と出遅れたほか、グリッド試走時間終了までにコースインができなかったことでピットスタートを強いられた４号車グッドスマイル初音ミクAMG。しかし、驚異の追走で６位入賞。右下：予選で21番手と出遅れていた25号車HOPPY Porscheが10位入賞を果たし、貴重な１ポイントを獲得した。

ブリッドパワーとサクセスウエイト０kgの軽さも活かし、驚異的なペースで後続のＫ・ｔｕｎｅｓ ＲＣ Ｆの阪口晴南に大差をつけて周回を重ねた。一方のＫ・ｔｕｎｅｓ ＲＣ ＦはスバルＢＲＺの井口の接近を許し、２台は１秒以内の接近戦を展開した。

最後までピットインを引っ張った11号車ゲイナータナックスＧＴ・Ｒが40周目にピットに入り、これで31号車プリウスａｐｒがトップに返り咲く。この時点で、２番手のＫ・ｔｕｎｅｓ ＲＣ Ｆに対して14秒のリードを構築。

一方、トップから16秒差の３番手につけていた61号車スバルＢＲＺは背後の52号車埼玉トヨペットＧＢスープラと激しいバトルを展開。残り３周となった59周目には61号車、52号車の背後に11号車ゲイナーＧＴ・Ｒが接近し、表彰台をかけた争いは三つ巴の様相を呈するなか、磐石の走りを見せた31号車プリウスａｐｒがポール・トゥ・ウインで５年ぶり、そして現行プリウスとしては初優勝を遂げた。

２位は今季ようやくレギュラーラインアップでの参戦がかなった96号車Ｋ・ｔｕｎｅｓ ＲＣ Ｆでポジションを守り切り、今季初の表彰台を獲得し、61号車スバルＢＲＺが３位に続いた。

４位に52号車埼玉トヨペットＧＢスープラ、５位には22番手スタートの11号車ゲイナータナックスＧＴ・Ｒ、６位には19番手グリッドを獲得しながらも、グリッド試走時間終了までにコースインすることができずにピットスタートとなっていた４号車グッドスマイル初音ミクＡＭＧが続いた。

GT500 決勝リザルト

●10月24日(日) ●4.674km×65周=303.810km ●決勝出走15台 ●天候:晴れ ●コース:ドライ

順位	No.	車名	ドライバー	車両	タイヤ	周回	タイム(差)	ベストタイム	SW(kg)
1	8	ARTA NSX-GT	野尻 智紀／福住 仁嶺	Honda NSX-GT	BS	65	2:04'50"793	1'35"980	30
2	38	ZENT CERUMO GR Supra	立川 祐路／石浦 宏明	TOYOTA GR Supra GT500	BS	65	28"548	1'36"107	22
3	23	MOTUL AUTECH GT-R	松田 次生／ロニー・クインタレッリ	NISSAN GT-R NISMO GT500	MI	65	33"469	1'36"523	52
4	3	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R	平手 晃平／千代 勝正	NISSAN GT-R NISMO GT500	MI	65	40"700	1'37"555	56
5	39	DENSO KOBELCO SARD GR Supra	ヘイキ・コバライネン／中山 雄一	TOYOTA GR Supra GT500	BS	65	43"636	1'36"439	40
6	1	STANLEY NSX-GT	山本 尚貴／牧野 任祐	Honda NSX-GT	BS	65	44"080	1'36"752	110
7	12	カルソニック IMPUL GT-R	平峰 一貴／松下 信治	NISSAN GT-R NISMO GT500	BS	65	47"799	1'35"798	56
8	17	Astemo NSX-GT	塚越 広大／ベルトラン・バゲット	Honda NSX-GT	BS	65	54"458	1'36"053	82
9	37	KeePer TOM'S GR Supra	平川 亮／サッシャ・フェネストラズ	TOYOTA GR Supra GT500	BS	65	1'02"817	1'35"783	56
10	36	au TOM'S GR Supra	関口 雄飛／坪井 翔	TOYOTA GR Supra GT500	BS	65	1'12"309	1'36"939	80
11	14	ENEOS X PRIME GR Supra	大嶋 和也／山下 健太	TOYOTA GR Supra GT500	BS	65	1'12"606	1'34"829	70
12	64	Modulo NSX-GT	伊沢 拓也／大津 弘樹	Honda NSX-GT	DL	65	1'21"749	1'35"487	10
13	19	WedsSport ADVAN GR Supra	国本 雄資／宮田 莉朋	TOYOTA GR Supra GT500	YH	65	1'37"379	1'36"464	40
14	24	リアライズコーポレーション ADVAN GT-R	高星 明誠／佐々木 大樹	NISSAN GT-R NISMO GT500	YH	64	1 Lap	1'36"801	32
	16	Red Bull MOTUL MUGEN NSX-GT	笹原 右京／大湯 都史樹	Honda NSX-GT	DL	17	48 Laps	1'35"409	24

FCY : 13:53(9Laps) ～ SC : 1) 13:55(10Laps) ～ 14:11(15Laps) 2) 14:17(19Laps) ～ 14:31(23Laps)
ファステストラップ : 1'34"829 No.14 ENEOS X PRIME GR Supra／山下 健太
●黒白旗提示 No.1 チームに対し ●No.14 ペナルティストップ5秒(SpR.22-4.1「エンジン交換」)
●No.37 ペナルティストップ5秒(SpR.22-4.1「エンジン交換」) ●No.38 ペナルティストップ5秒(SpR.22-4.1「エンジン交換」)
●No.16 罰金100,000円(SpR.25-6「ホイールの脱落」)
タイヤ＝BS:ブリヂストン／DL:ダンロップ／MI:ミシュラン／YH:ヨコハマ SW=サクセスウェイト

GT300 決勝リザルト

●10月24日(日) ●4.674km×61周=285.114km ●決勝出走29台 ●天候:晴れ ●コース:ドライ

順位	No.	車名	ドライバー	車両	タイヤ	周回	タイム(差)	ベストタイム	SW(kg)
1	31	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	嵯峨 宏紀／中山 友貴	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV	BS	61	2:04'54"908	1'44"481	
2	96	K-tunes RC F GT3	新田 守男／阪口 晴南	LEXUS RC F GT3	DL	61	10"946	1'45"786	24
3	61	SUBARU BRZ R&D SPORT	井口 卓人／山内 英輝	SUBARU BRZ GT300	DL	61	16"980	1'44"867	100
4	52	埼玉トヨペットGB GR Supra GT	吉田 広樹／川合 孝汰	TOYOTA GR Supra	BS	61	17"279	1'44"918	66
5	11	GAINER TANAX GT-R	平中 克幸／安田 裕信	NISSAN GT-R NISMO GT3	DL	61	18"256	1'46"878	78
6	4	グッドスマイル 初音ミク AMG	谷口 信輝／片岡 龍也	Mercedes AMG GT3	YH	61	35"805	1'47"227	60
7	10	GAINER TANAX with IMPUL GT-R	星野 一樹／石川 京侍	NISSAN GT-R NISMO GT3	DL	61	54"281	1'47"466	21
8	65	LEON PYRAMID AMG	蒲生 尚弥／菅波 冬悟	Mercedes AMG GT3	BS	61	1'01"262	1'45"686	75
9	9	PACIFIC NAC CARGUY Ferrari	木村 武史／ケイ・コッツォリーノ	Ferrari 488 GT3	YH	61	1'07"734	1'47"872	36
10	25	HOPPY Porsche	松井 孝允／佐藤 公哉	PORSCHE 911 GT3 R	YH	61	1'14"014	1'48"038	27
11	56	リアライズ日産自動車大学校 GT-R	藤波 清斗／ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	61	1'21"218	1'47"068	100
12	88	JLOC ランボルギーニ GT3	小暮 卓史／元嶋 佑弥	Lamborghini HURACAN GT3	YH	61	1'33"264	1'47"231	78
13	7	Studie PLUS BMW	荒 聖治／山口 智英	BMW M6 GT3	YH	61	1'33"319	1'47"851	
14	50	Arnage AMG GT3	加納 政樹／柳田 真孝	Mercedes AMG GT3	YH	61	1'45"885	1'46"697	
15	21	Hitotsuyama Audi R8 LMS	川端 伸太朗／篠原 拓朗	Audi R8 LMS	YH	61	1'47"590	1'47"145	
16	18	UPGARAGE NSX GT3	小林 崇志／名取 鉄平	Honda NSX GT3	YH	60	1 Lap	1'47"085	9
17	244	たかのこの湯 GR Supra GT	三宅 淳詞／堤 優威	TOYOTA GR Supra	YH	60	1 Lap	1'48"622	100
18	2	muta Racing Lotus MC	加藤 寛規／阪口 良平	LOTUS EVORA MC	BS	60	1 Lap	1'46"217	69
19	60	SYNTIUM LMcorsa GR Supra GT	吉本 大樹／河野 駿佑	TOYOTA GR Supra	DL	60	1 Lap	1'46"139	87
20	55	ARTA NSX GT3	高木 真一／佐藤 蓮	Honda NSX GT3	BS	60	1 Lap	1'46"592	90
21	5	マッハ車検 GTNET MC86 マッハ号	平木 湧也／平木 玲次	TOYOTA 86 MC	YH	60	1 Lap	1'47"542	18
22	34	Yogibo NSX GT3	道上 龍／密山 祥吾	Honda NSX GT3	YH	60	1 Lap	1'46"636	15
23	30	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	永井 宏明／織戸 学	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV	YH	60	1 Lap	1'47"305	24
24	6	Team LeMans Audi R8 LMS	本山 哲／片山 義章	Audi R8 LMS	YH	60	1 Lap	1'47"213	
25	87	グランシード ランボルギーニ GT3	松浦 孝亮／坂口 夏月	Lamborghini HURACAN GT3	YH	60	1 Lap	1'47"781	24
26	360	RUNUP RIVAUX GT-R	青木 孝行／田中 篤	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	60	1 Lap	1'48"589	
	35	arto RC F GT3	ショーン・ウォーキンショー／ジュリアーノ・アレジ	LEXUS RC F GT3	YH	28	33 Laps	1'48"371	
	48	植毛ケーズフロンティア GT-R	田中 優暉／内田 優大	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	17	44 Laps	1'48"846	
	22	アールキューズ AMG GT3	和田 久／城内 政樹	Mercedes AMG GT3	YH	7	54 Laps	1'48"654	

FCY : 13:53(9Laps) ～ SC : 1) 13:55(10Laps) ～ 14:11(15Laps) 2) 14:17(19Laps) ～ 14:31(23Laps)
ファステストラップ : 1'44"481 No.31 TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT／中山 友貴
●黒白旗提示 No.87 坂口夏月 No.55 佐藤蓮 ●No.360 ペナルティストップ5秒(SpR.25-1.2「シャシー交換」) ●No.87 坂口夏月 ドライブスルー(SpR.32-14「スタート手順」)
●No.48 内田優大 ドライブスルー(SpR.13-1.b「危険なドライブ行為」)[リタイアにより未消化] ●No.35 ペナルティストップ60秒(SpR付則3-16「SC中のピット作業違反」)[リタイアにより未消化]
●No.7 山口智英 ドライブスルー(H項2-2.5.5.1b「黄旗中の追い越し」) ●No.50 柳田真孝 ドライブスルー(SpR.13-1.a「危険なドライブ行為」)
タイヤ＝BS:ブリヂストン／DL:ダンロップ／YH:ヨコハマ SW=サクセスウェイト

GT300 ポイントランキング(トップ10)

順位	No.	ドライバー	車名	第1戦	第2戦	第3戦	第4戦	第5戦	第6戦	第7戦	第8戦	合計	差	SW(kg)
1	61	井口 卓人／山内 英輝	SUBARU BRZ R&D SPORT	0	16	2	0	21	11			50	-	75
2	56	藤波 清斗／ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ	リアライズ日産自動車大学校 GT-R	20	4	3	0	11	0			38	-12	57
3	244	三宅 淳詞／堤 優威	たかのこの湯 GR Supra GT	6	0	20	8	2	0			36	-14	54
4	11	平中 克幸／安田 裕信	GAINER TANAX GT-R	9	0	0	16	1	6			32	-18	48
5	55	高木 真一／佐藤 蓮	ARTA NSX GT3	0	11	4	0	15	0			30	-20	45
6	52	吉田 広樹／川合 孝汰	埼玉トヨペットGB GR Supra GT	11	0	0	11	0	8			30	-20	45
7	60	吉本 大樹／河野 駿佑	SYNTIUM LMcorsa GR Supra GT	3	20	0	0	6	0			29	-21	44
8	65	蒲生 尚弥／菅波 冬悟	LEON PYRAMID AMG	15	8	0	2	0	3			28	-22	42
9	88	小暮 卓史／元嶋 佑弥	JLOC ランボルギーニ GT3	2	5	15	0	4	0			26	-24	39
10	4	谷口 信輝／片岡 龍也	グッドスマイル 初音ミク AMG	0	3	11	6	0	5			25	-25	38

得点は予選ポールポジションに1点。決勝の1位～10位に各20-15-11-8-6-5-4-3-2-1点。レース距離が700km以上の場合は25-18-13-10-8-6-5-4-3-2点。
SW＝サクセスウェイト(kg)は次戦のもの。

GT500 予選リザルト

●10月23日(土) ●予選出走15台 ●天候:晴れ ●コース:ドライ

順位	No.	車名	ドライバー	車両	タイヤ	Q1	Q2	SW(kg)
1	16	Red Bull MOTUL MUGEN NSX-GT	笹原 右京❷／大湯 都史樹①	Honda NSX-GT	DL	1'31"389	1'31"770	24
2	14	ENEOS X PRIME GR Supra	大嶋 和也❷／山下 健太①	TOYOTA GR Supra GT500	BS	1'31"985	1'31"777	70
3	64	Modulo NSX-GT	伊沢 拓也❷／大津 弘樹①	Honda NSX-GT	DL	1'31"438	1'32"068	10
4	8	ARTA NSX-GT	野尻 智紀❷／福住 仁嶺①	Honda NSX-GT	BS	1'32"310	1'32"128	30
5	23	MOTUL AUTECH GT-R	松田 次生①／ロニー・クインタレッリ❷	NISSAN GT-R NISMO GT500	MI	1'32"622	1'32"335	52
6	37	KeePer TOM'S GR Supra	平川 亮①／サッシャ・フェネストラズ❷	TOYOTA GR Supra GT500	BS	1'32"699	1'32"728	56
7	17	Astemo NSX-GT	塚越 広大①／ベルトラン・バゲット❷	Honda NSX-GT	BS	1'32"689	1'32"828	82
8	39	DENSO KOBELCO SARD GR Supra	ヘイキ・コバライネン❷／中山 雄一①	TOYOTA GR Supra GT500	BS	1'32"434	1'33"078	40
9	24	リアライズコーポレーション ADVAN GT-R	高星 明誠／佐々木 大樹①	NISSAN GT-R NISMO GT500	YH	1'32"726		32
10	38	ZENT CERUMO GR Supra	立川 祐路／石浦 宏明①	TOYOTA GR Supra GT500	BS	1'32"782		22
11	12	カルソニック IMPUL GT-R	平峰 一貴／松下 信治①	NISSAN GT-R NISMO GT500	BS	1'32"853		56
12	36	au TOM'S GR Supra	関口 雄飛①／坪井 翔	TOYOTA GR Supra GT500	BS	1'33"012		80
13	1	STANLEY NSX-GT	山本 尚貴①／牧野 任祐	Honda NSX-GT	BS	1'33"070		110
14	19	WedsSport ADVAN GR Supra	国本 雄資①／宮田 莉朋	TOYOTA GR Supra GT500	YH	1'33"174		40
15	3	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R	平手 晃平／千代 勝正①	NISSAN GT-R NISMO GT500	MI	1'33"333		56

ドライバーの丸数字は走行した予選セッションを示す。

GT300 予選リザルト

●10月23日(土) ●予選出走29台 ●天候:晴れ ●コース:ドライ

順位	No.	車名	ドライバー	車両	タイヤ	Q1	Q2	SW(kg)
1	31	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	嵯峨 宏紀❷／中山 友貴①	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV	BS	1'42"687	1'42"039	
2	61	SUBARU BRZ R&D SPORT	井口 卓人①／山内 英輝❷	SUBARU BRZ GT300	DL	1'42"869	1'42"316	100
3	52	埼玉トヨペットGB GR Supra GT	吉田 広樹❷／川合 孝汰①	TOYOTA GR Supra	BS	1'42"752	1'42"727	66
4	65	LEON PYRAMID AMG	蒲生 尚弥①／菅波 冬悟❷	Mercedes AMG GT3	BS	1'43"580	1'43"112	75
5	96	K-tunes RC F GT3	新田 守男❷／阪口 晴南①	LEXUS RC F GT3	DL	1'43"376	1'43"391	24
6	60	SYNTIUM LMcorsa GR Supra GT	吉本 大樹❷／河野 駿佑①	TOYOTA GR Supra	DL	1'42"938	1'43"605	87
7	88	JLOC ランボルギーニ GT3	小暮 卓史❷／元嶋 佑弥①	Lamborghini HURACAN GT3	YH	1'44"017	1'43"748	78
8	2	muta Racing Lotus MC	加藤 寛規①／阪口 良平❷	LOTUS EVORA MC	BS	1'43"701	1'43"869	69
9	5	マッハ車検 GTNET MC86 マッハ号	平木 湧也❷／平木 玲次①	TOYOTA 86 MC	YH	1'43"697	1'44"110	18
10	18	UPGARAGE NSX GT3	小林 崇志❷／名取 鉄平①	Honda NSX GT3	YH	1'42"710	1'44"113	9
11	21	Hitotsuyama Audi R8 LMS	川端 伸太朗①／篠原 拓朗❷	Audi R8 LMS	YH	1'43"720	1'44"163	
12	6	Team LeMans Audi R8 LMS	本山 哲①／片山 義章❷	Audi R8 LMS	YH	1'43"482	1'44"223	
13	87	グランシード ランボルギーニ GT3	松浦 孝亮①／坂口 夏月❷	Lamborghini HURACAN GT3	YH	1'43"714	1'44"578	24
14	30	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	永井 宏明❷／織戸 学①	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV	YH	1'43"104	1'44"578	24
15	10	GAINER TANAX with IMPUL GT-R	星野 一樹❷／石川 京侍①	NISSAN GT-R NISMO GT3	DL	1'43"936	1'45"326	21
16	9	PACIFIC NAC CARGUY Ferrari	木村 武史❷／ケイ・コッツォリーノ①	Ferrari 488 GT3	YH	1'43"173	1'45"654	36
17	35	arto RC F GT3	ショーン・ウォーキンショー／ジュリアーノ・アレジ①	LEXUS RC F GT3	YH	1'44"193		
18	56	リアライズ日産自動車大学校 GT-R	藤波 清斗／ジョアオ・パオロ・デ・オリベイラ①	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	1'43"791		100
19	4	グッドスマイル 初音ミク AMG	谷口 信輝／片岡 龍也①	Mercedes AMG GT3	YH	1'44"258		60
20	50	Arnage AMG GT3	加納 政樹／柳田 真孝①	Mercedes AMG GT3	YH	1'44"191		
21	25	HOPPY Porsche	松井 孝允／佐藤 公哉①	PORSCHE 911 GT3 R	YH	1'44"337		27
22	11	GAINER TANAX GT-R	平中 克幸①／安田 裕信	NISSAN GT-R NISMO GT3	DL	1'44"370		78
23	55	ARTA NSX GT3	高木 真一／佐藤 蓮①	Honda NSX GT3	BS	1'44"590		90
24	34	Yogibo NSX GT3	道上 龍／密山 祥吾①	Honda NSX GT3	YH	1'44"407		15
25	244	たかのこの湯 GR Supra GT	三宅 淳詞①／堤 優威	TOYOTA GR Supra	YH	1'44"919		100
26	360	RUNUP RIVAUX GT-R	青木 孝行①／田中 篤	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	1'44"734		
27	22	アールキューズ AMG GT3	和田 久①／城内 政樹	Mercedes AMG GT3	YH	1'45"392		
28	48	植毛ケーズフロンティア GT-R	田中 優暉／内田 優大①	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	1'45"221		
29	7	Studie PLUS BMW	荒 聖治①／山口 智英	BMW M6 GT3	YH	2'11"723		

ドライバーの丸数字は走行した予選セッションを示す。

GT500 ポイントランキング(トップ10)

順位	No.	ドライバー	車名	第1戦	第2戦	第3戦	第4戦	第5戦	第6戦	第7戦	第8戦	合計	差	SW(kg)
1	1	山本 尚貴	STANLEY NSX-GT	3	8	8	21	15	5			60	-	60
2	1	牧野 任祐	STANLEY NSX-GT	–	8	8	21	15	5			57	-3	60
3	17	塚越 広大／ベルトラン・バゲット	Astemo NSX-GT	6	20	4	0	11	3			44	-16	44
4	36	関口 雄飛／坪井 翔	au TOM'S GR Supra	15	0	6	11	8	1			41	-19	41
5	23	松田 次生／ロニー・クインタレッリ	MOTUL AUTECH GT-R	0	0	20	2	4	11			37	-23	37
6	3	平手 晃平／千代 勝正	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R	2	6	15	5	0	8			36	-24	36
7	14	大嶋 和也／山下 健太	ENEOS X PRIME GR Supra	20	15	0	0	0	0			35	-25	35
8	8	野尻 智紀／福住 仁嶺	ARTA NSX-GT	4	3	0	6	2	20			35	-25	35
9	12	平峰 一貴／松下 信治	カルソニック IMPUL GT-R	1	2	5	0	20	4			32	-28	32
10	37	平川 亮	KeePer TOM'S GR Supra	12	11	1	4	0	2			30	-30	30

得点は予選ポールポジションに1点。決勝の1位～10位に各20-15-11-8-6-5-4-3-2-1点。レース距離が700km以上の場合は25-18-13-10-8-6-5-4-3-2点。
SW＝サクセスウェイト(kg)は次戦のもの。



野尻智紀が8年目で初戴冠

勝ち方を覚え遂げた“変身”

Text：大串 信（Makoto Ogushi）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／森山俊一（Toshikazu Moriyama）
三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／吉田成信（Shigenobu Yoshida）

大串 信の 私 見聞録

「レースは結果がすべて」とよく言われる。レースを戦うレーシングドライバーの評価は、過程はともあれ、チェッカーフラッグが振り下ろされたときにどこを走っているかで決まる、という意味だ。実際、極めて優れた能力を持ちながら、レースで結果を出せなかったためにそれ以上のステップアップができず、才能を本来の場で輝かせることができないまま消えていった若手選手を何人も見てきた。

彼らのことを思い出すと、何かがどこかでほんの少し違う方向に働いていたら、その後トップドライバーになって国内はおろか海外でも大変な活躍をしていたかもしれないと、やるせない気持ちになったりする。ましてや自分の才能に自信を持っていたはずの本人は、自分の気持ちにどう折り合いをつけてその後の生活を送っているのか、想像するのもつらい。

かと言って、結果が残せない選手の才能を信じて周囲がサポートし続けるにも、活動には多額の費用がかかるだけに限界があることもよく分かる。才能の育成にはどこかに残酷な線引きがともなう。それが、モータースポーツに関わる人間が突きつけられる厳しい宿命である。

野尻智紀は、こうした厳しさのなかを生き抜いてきた選手である。もちろん、本人にそれだけの才能があったからにほかならないのだが、その才能を見抜き、見守り、育てた周囲の人々が野尻の才能を信じて揺るがなかったからこそ野尻のレース生活は続き、とうとう全日本スーパーフォーミュラ選手権の頂点であるシリーズチャンピオンに王手をかけるに至ったのだ。

評価され続けた才能

2021年シーズンのシリーズチャンピオンを目前に迎えた第6戦決勝日の朝、野尻は06年10月に同じツインリンクもてぎで開催された全日本カート選手権FAクラスで優勝して全日本チャンピオンとなったことを思い出し、緊張する自分の気持ちを解きほぐしたという。「06年にカートで全日本のタイトルを獲って以来、タイトルを獲っていなかったのですが、それを思い出すと『大丈夫、ちゃんとやればたぶん（同じようにタイトルを）獲れる』と、自分の気持ちが楽になっていきました」と野尻は言った。

野尻は、レーシングカート時代からその才能を高く評価されてきたが、06年に全日本カートでチャンピオンとなり、名実ともにいよいよ期待を集める若手となった。当時、ともに全日本を戦っていた顔ぶれには、千代勝正や国本雄資の名が並ぶ。

カート時代の野尻の才能を物語るエピソードがある。全日本タイトルと並び、ARTAカップFAクラスでもチャンピオンとなった野尻は、この戦果のご褒美として06年末にマカオで開催されたマカオ・インターナショナル・カート・グランプリへ急きょ遠征することが決まる。

このレースは、レーシングカート業



界にとって大きなマーケットである中国直近のマカオで開催されることから、ヨーロッパの有力チームがワークスエンジン、ワークスシャシーを投入して参戦する大イベントである。しかし、急きょ参戦することになった野尻は急作りの体制で、カスタマーシャシー、カスタマーエンジンで戦わざるを得なかった。この時点で野尻は翌07年にはSRS・F（鈴鹿サーキットレーシングスクール・フォーミュラ）に入校して4輪レースへ踏み出す予定だった。マカオでのレースはまさに「ご褒美&卒業記念参戦」だったのだ。

ところが、野尻は最初のタイムトライアルで、大挙して参戦した有力チーム、有力選手を尻目にベストタイムを記録してしまった。これを見て驚いたのが本場ヨーロッパの関係者だった。突如として現れた日本選手が、吊るしのカートであっけなくワークス勢を破ってベストタイムをたたき出したのだ。「あいつはいったいナニモノだ」と騒ぎになり、その結果、野尻は「これだけの才能があるならぜひ本場ヨーロッパでカートをやるべきだ」と破格の条件で誘いを受けることになった。

野尻にとってひとつの転機がここに

N.Mitsuhashi



ここからさらに速く、強くなる タイトル獲得が次へのステップに

あったかもしれない。結局、野尻はSRS・F入校を1年延期し、07年はスポンサーの支援によってイタリアに渡り、名門トニーカートから世界選手権、ヨーロッパ選手権、およびイタリアンマスターズとワールドカップのKF1クラスで戦うことを決めた。だが、初めての海外で単身生活をしながらの活動は野尻の重荷になったのだろう。07年は目立った成績を残せないまま帰国することになる。

ある意味挫折した野尻ではあったが、翌08年にあらためてSRS・Fに入校すると、再びその才能を輝かせ、高い評価を受けて主席で卒業、09年にはフォーミュラチャレンジ・ジャパン（FCJ）に参戦し、本格的に4輪レースを始めることになった。

だが、注目の選手として走り始めたFCJで、野尻は初年度の09年、2年目の10年ともにシリーズ5位という戦績に終わった。本人の問題も少なからずあっただろうが、さまざまな巡り合わせも悪く本人が望む状態でレースができないという不運もあり、自分でも悩んで精神状態が落ち込み、その結果本来の走りができなくなるという悪循環に陥ったのである。また、あまりに繊細な感覚を持っているばかりに、マシンが自分の納得できる状態に仕上がらないと違和感を覚え、ベストのパフォーマンスを発揮できないという課題も抱えていたようだ。この過程で野尻は何度となく周囲に「もうレースをやめようかな」と弱音を吐いたという。

しかし、結果は残らなかったものの野尻の才能は評価され続けた。11年にはホンダ・フォーミュラドリーム・プロジェクト（HFDP）から全日本F3選手権Nクラスへステップアップ、翌年はチャンピオンクラスへ進出した。ここでもなかなか結果を出すことはできなかったが、これまで同様、レーシングカーの状態を感じ取るセンサー能力は飛び抜けていると、関係者の評価は続いた。

F3での3シーズンで残した戦績は、Nクラスの11年が3勝でシリーズ2位、チャンピオンクラス初年度の12年が1勝でシリーズ5位、戸田レーシングに移籍した13年は未勝利でシリーズ4位と、いまひとつ物足りない。それでも野尻は14年、スーパーフォーミュラにたどり着いた。

国内トップフォーミュラのシートを得ても、野尻のレースは必ずしも花開きはしなかった。初年度こそデビュー6戦目で優勝を飾り、タダモノではないことを証明したもののシリーズでは

ランキング2位で野尻に挑んだ大湯。しかし、予選は8番手、決勝ではオープニングラップの接触で最後尾までドロップするなど、その後も終始噛み合わず、14位に終わった。

T.Moriyama



FINAL RESULT

もてぎ | 曇り／ウエット・ドライ | 35周 |

Pos.	No.	Driver	Team	Engine	Time/Gap	Grid
1	15	大津弘樹	Red Bull MUGEN Team Goh	H	1:09'37"200	1
2	39	阪口晴南	P.MU/CERUMO・INGING	T	1"706	5
3	6	牧野任祐	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	H	5"267	7
4	19	関口雄飛	carenex TEAM IMPUL	T	6"358	6
5	16	野尻智紀	TEAM MUGEN	H	6"754	3
6	51	松下信治	B-Max Racing Team	H	8"630	11
7	36	中嶋一貴	Kuo VANTELIN TEAM TOM'S	T	9"714	12
8	3	山下健太	KONDO RACING	T	12"707	4
9	37	宮田莉朋	Kuo VANTELIN TEAM TOM'S	T	14"990	15
10	7	小林可夢偉	KCMG	T	17"362	18
11	14	大嶋和也	NTT Communications ROOKIE	T	24"310	16
12	5	福住仁嶺	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	H	24"858	14
13	4	S.フェネストラズ	KONDO RACING	T	1Lap	17
14	64	大湯都史樹	TCS NAKAJIMA RACING	H	1Lap	8
			以上完走（規定周回数31周）			
	38	坪井 翔	P.MU/CERUMO・INGING	T	15Laps	9
	1	山本尚貴	TCS NAKAJIMA RACING	H	15Laps	2
	20	平川 亮	carenex TEAM IMPUL	T	15Laps	10
	12	T.カルデロン	ThreeBond Drago CORSE	H	19Laps	19
	18	国本雄資	KCMG	T	33Laps	13

FL：No.64 大湯都史樹／TCS NAKAJIMA RACING　1'31"422（31/34）　189.053km/h

７戦中５戦の有効ポイント制となった今季だが、最終戦前に野尻がドライバーズチャンピオンに輝いた。しかし「まだ終わりではない」と、最終戦でのチームタイトル獲得を狙う。インパルとダンディライアンが２台体制なのに対し、チーム無限は野尻の１台。不利は承知のうえ、新たなチャレンジが目前に迫る。チームタイトルを賭け、最終戦も熱きバトルが待っている。

DRIVER STANDINGS

Pos.	No.	Driver	Points	有効ポイント
1	16	野尻智紀	83	80
2	19	関口雄飛	47.5	47.5
3	64	大湯都史樹	41	41
4	39	阪口晴南	35.5	35.5
5	5	福住仁嶺	34	34
6	15	大津弘樹	33.5	33.5
7	20	平川 亮	31	31
8	51	松下信治	30.5	30.5
9	6	牧野任祐	23	23
10	37	宮田莉朋	24	22

TEAM STANDINGS

Pos.	Team	Points	有効ポイント
1	carenex TEAM IMPUL	73.5	73
2	TEAM MUGEN	74	71
3	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	69	69
4	TCS NAKAJIMA RACING	47	47
5	P.MU/CERUMO・INGING	39.5	37.5
6	Kuo VANTELIN TEAM TOM'S	40	37
7	Red Bull MUGEN Team Goh	30.5	30.5
8	B-Max Racing Team	29.5	29.5
9	KCMG	4	4
10	KONDO RACING	3	3

S.Yoshida



「自分はとても弱い人間」と、チャンピオン会見で野尻は吐露した。今回のレースも序盤で順位を落とし、弱気になった瞬間もあったという。だが、スタンドの応援旗を見て、一緒に頑張ってきたみんなの顔を思い出して、踏み止まった。自分の弱さを認められる人間は、強い。ここからさらに、野尻は強くなる。

10位に終わり、それ以降、15年は表彰台に2回上がりながらシリーズ7位、16年は3位1回でシリーズ9位、17年は表彰台なしの17位、18年は3位1回のシリーズ7位。言ってしまえば「パッとしない」ままのシーズンが続くのである。

この間、野尻がどんな精神状態にあったか、想像に難くない。それでも彼がトップフォーミュラで戦い続けられたのは、ときに見せる切れ味鋭い速さが周囲を驚かせ、おそらくは自分でも手応えを感じていたからだろうし、なによりその“速さ”を信じ“強さ”につなげようと尽力する人々が少なからず存在したからなのだろう。

通算6勝のうち今季だけで3勝

冒頭挙げた「レースは結果がすべて」という言葉と並んで、レース界では「勝ち方を覚える」という言葉も多用される。あえて言い切れば、“速さ”に加えて“強さ”を身につける、もっと言えば“運”を引き寄せられるようになる成長のことを言う。野尻はまさに速さが突出していて、勝ち方を知らない選手だったと言える。

その野尻が今年、変わった。開幕戦の富士、第2戦の鈴鹿と2連勝し、その勝ちっぷりに僕はこれまでとは違う野尻を感じた。モータースポーツの世界には、こういう変身を遂げる選手がいるものだ。古くは、F1で世界チャンピオンになったヨッヘン・リントだ。「ペダルが3つあればタイヤが1個足りなくても速く走れる」とまで言われた“速い”選手だったが、F1では5シーズンに渡って勝てず、6シーズン目の1969年にようやく初めて勝つと、翌年のモナコGPで2勝目、1レース置いて自身3勝目から6勝目まで4連勝してワールドチャンピオンになってしまった。これなどはまさに「勝ち方を覚えた」典型例だっただろう。

頭の古い僕は、通算6勝のうち3勝が今季という野尻を見て「リントかよ」と内心思っていた。そして「勝ちを覚える」というのはどういうことなんだろうと考えた。もちろん周囲が野尻を速く走らせるために万全のサポートをしたこともあったはずだ。でも、それだけではない。野尻自身に何かどこかで自信をつけたとか、精神的に強くなったとかいう変化が起きたに違いない。これまでなかなか噛み合わなかった歯車がついに噛み合って、相乗効果により無敵の状態になったということか。今回の戴冠は、本当にいろいろなことを考えさせられる。

念のために言っておけば、リントはその勢いのまま他界してしまったので、野尻をリントに重ね合わせるのはいかがなものかとは思う。でも、ここまでしっかりと経験を積み、その意味を理解したうえで「みんなにもり立ててもらい、助けてもらいながらここまでたどり着くことができた」ことに感謝しながら、「過去にチャンピオン争いをしてきた人たちのすごさを、身を持って知ることができました。今回のタイトルは、ここから、さらに僕が速く、強くなるステップにつなげられるように活かしていきたい」と言える頭脳派の野尻に、余計な心配は必要ないと信じている。



M.Hirata

野尻が５番手を走行中、その前を走っていた関口。野尻が５位のままでタイトルの権利を残すには優勝しかなく、果敢に攻めていく。一時は３番手に順位を上げるが、残り２周で再び4位に後退してしまう。



運も味方した初ポール
実力でつかんだ初優勝

大津弘樹は“持っている”

Text：貝島由美子（Yumiko Kaijima）
Photo：田村 翔（Sho Tamura）

「初めてゴルフのラウンドに連れて行ったとき、アイツ最初のホールのティーショットでいきなりピンに当てて、バーディー取ったんですよ。アイツは“持ってます”」

第６戦もてぎ、自身初のポールポジション（PP）を獲得したのは、唯一スリックタイヤでQ3のアタックを敢行した大津弘樹だった。いつも大津を傍らで見守るアドバイザーの伊沢拓也は、予選後にゴルフでの逸話を冗談めかして披露した。

一方の大津自身もこれまでのキャリアを振り返り、自分は“持っている”と感じているそうだ。

「F3の１年目（2016年）を終えたとき、普通ならシートを失ってもおかしくなかったですけど、牧野（任祐）選手がヨーロッパに行くことになって、（17年は）僕が戸田レーシングで乗ることができました。（18年に）一度フォーミュラのシートを失ったときには、スーパーGTで道上（龍）さんのチームメイトになって。ちょうど道上さんがチームを立ち上げたところだったので、翌年はF3にも乗せてもらうことができたんです。それに今年スーパーフォーミュラ（SF）にデビューできたこともですね。コロナで外国人ドライバーが入国できないとなって、僕の名前が挙がったのは、去年の最終戦で代役としてSFに乗った経験があったからです。キャリアの随所でタイミングとか、巡り合わせとか、そういうものに恵まれてきたと思っています」

だが、その運や巡り合わせは、ただの偶然ではない。大津自身が、それを引き寄せるだけの努力をしてきたからだろう。子供時代は両親から充分な資金援助があり、全日本カートでも早々にタイトルを獲った。しかし、その後、実家の事業が立ちいかなくなり、高校３年間はスポーツ走行の費用、また鈴鹿のスクールの費用を稼ぐため、バイト漬けの日々。夢をあきらめないために、自分にできることはすべてやってきた。

SFに上がってきても、その気持ちは同じ。今年は通常のトレーニングに加えてボクシングも取り入れ、マインドセットの仕方を学習。集中力も鍛えてきた。さらに前戦もてぎが終わってからは、チームとのコミュニケーションをいままで以上に取るように努めた。母国語ではない日本語を習得して仕事を進めるライアン・ディングルエンジニアと直接話す機会を増やすため、ガレージにもたびたび足を運び、メカニックとも交流を深めた。

迎えた第６戦。予選Q2はまだ乾き切っていない滑る路面をスリックで走り始める。大津は「ピットに入りたい、レインタイヤに換えたい」と無線で訴える。だが、ディングルエンジニアからはハッキリと「ステイアウト」の声が聞こえた。その声に大津は腹を括り、そのままアタックに向かってQ2突破。Q3ではほかの７台がレインで走り始めるなか、大津はスリックを選択した。ここでのスリックスタートの可能性をサジェスチョンしたのは伊沢アドバイザー。彼は常に大津に対して、視野が広がる“気づき”を与えるような助言を投げかける存在だ。結果、アウトラップで「イケる」と感じた大津はPPを獲得した。

決勝レースに向けては、「ズルズル抜かれていくだろうと思っていた」と大津。それほどに決勝前のウォームアップでグリップがなかった。そこでチームはグリッドで「若干ドライセット寄り」から「若干ウエットセット寄りに」セットアップを変更。大津はPPのプレッシャーを味わうどころではなかった。逆にそれが緊張しなかった理由なのかもしれない。そして、いざスタートが切られると大津はグリップを取り戻し、トップを守っていた。スリックタイヤに換えてからも、「自分だけがウエット路面でのスリックの感覚を知っている」と不安はなかった。そこからは毎周変わり続ける路面のコンディションに集中しての走行。勝ち負けのことは頭になく、ただ無心だった。

そしてつかんだ優勝。本人は涙を見せることなく、「ただうれしい気持ちでいっぱいだった」が、周囲はドキドキ。これまで関わった多くの人たちが、大津の勝利を涙ながらに見守っていた。


昨季最終戦の代役参戦、コロナ禍にあって外国人ドライバーが入国できない状況で得たレッドブルのシート。雨に翻弄された週末、予選も含めて運が味方した部分もあるが、決勝は実力で勝ち切った。それをアドバイザーとして支えたのがGT500の相棒でもある伊沢だった。自他ともに“持っている”と言うが、スクール時代からサポートしてきた武藤英紀によると、「何も持っていない。神様がいるかどうかは分からないけど、今回選んでもらえるだけの努力はしたと思います」と“積み上げてきた実力”であることを裏付ける。



TOYOTA GAZOO Racing 86/BRZ Race 参戦レポート

KEEP THINKING TO WIN

RECARO RACING TEAM

戦いの流儀

スペシャル対談

カギを握る“理詰めの速さ”

86／BRZレースの厳しさを知るふたりが語る未知の領域で戦い抜くために欠かせぬものとは？

Text：清水雅史（Masashi Shimizu／モンキープロダクション）
Photo：吉見幸夫（Yukio Yoshimi）

脇阪寿一

小暮卓史

レカロジャパンが、自社のレーシングチームを発足して3年。今年も佐々木孝太、井口卓人、小暮卓史の3人のプロドライバーとともに、国内でもっとも過酷なワンメイクレースと称される86／BRZレースに参戦している。10月16日～17日の2日間にわたり岡山国際サーキットで開催された第9戦と第10戦には、レカロのチームカラーを纏ったマシンが、プロクラスからクラブマンまでを含めると8台。これは参戦するチームのなかでもまれに見る最大規模であった。「このレースのコンセプトは、誰もが気軽にエントリーできる参加型モータースポーツ。とはいえ、参加する各チームやドライバーのレベルが信じ難いほど高く、結果を求めると費用もかなりかかります。ともに戦う仲間が増えれば、より多くの情報を共有できますし、費用負担もかなり軽減できます。このチームには、プロとジェントルマンのドライバーの両方がいて、プロのレースメカニックやディーラーから派遣されたメカニック、レカロの正規取扱販売店から手伝いで来てくれているメカニック、さらにこれからレースを学びたいというスタッフもいます。こういう体制でレース活動をすることで、より多くのことを学ぶことができるし、何より楽しいです」とチーム監督のレカロ前口光宏氏は言う。

チーム発足のきっかけは脇阪寿一であった。2016年に寿一がスーパーGT500を引退。その年のシーズンから86／BRZレースに参戦すると連絡が入る。シーズン前のテストに駆けつけるも、当時のレカロのラインアップには、競技用かストリート用かの二択しかなく、プロドライバーがナンバー付車両でレースをするということを想定したモデルは存在しなかった。それからすぐにレカロは、公道も走れる本格的なレーシングシートの開発に着手する。寿一や他のプロドライバーらのアドバイスのもと2018年からレカロRMSというモデルが発売となり、瞬く間にレースの現場で高い評価を得ることになった。そのとき、レースの



現場でもっと学ぶべきことがあると考え、チーム発足の話が進んだ。翌年、寿一プロデュースのもとレカロレーシングチームが発足した。

初年度からチームのステアリングを握ったのは佐々木孝太。翌年から井口卓人が加入。そして今年の第4戦SUGOから小暮卓史が加入することになった。レカロが小暮とチーム加入の交渉を始めたのは、小暮が長年牽引してきたスーパーGT500を降りた2019年の秋。そこからこの86／BRZレース参戦まで1年9カ月という年月を費やした。

「小暮さんに会って、チーム加入と86／BRZレースへの参戦を打診したとき、最初は素直にこのレースに興味を持っていただきました。ありがたい話とも言ってくれました。でもしばらくして、このレースの難しさを知ったとき、もし不甲斐ない結果しか出せなかったときに、これまでレース人生で自分がお世話になってきた方々をがっかりさせてしまうのではないか、チームにも迷惑をかけてしまうのではないか、純粋にこのレースをしてみたいという気持ちだけでは駄目なのではと、すごく悩んでいました。それから何度か会って、何時間も話をして、実際にチームのテストにも参加してもらいながら、小暮さんの気持ちが自然と固まっていくのを待つことにしました。そのとき確信したことがひとつあります。小暮卓史という人は、レースをする以上、それがどんなカテゴリーであれ、トップを目指すことしか知らない良い意味で不器用な人なんだと。国内の頂点を極めた実績をもつスーパースターはやはりこういう人なんだと感じました。寿一さんと小暮さん。頂点を極めた人にしかない共通したものを強く感じました。よりいっそう、佐々木、井口、そして小暮、この3人でレースがしたいと願いました」と前口氏。

ふたりだから分かり合えること

脇阪寿一、小暮卓史といえば、間違いなく日本のレース史にその名を残すドライバーだ。全日本F3では寿一が90年代最後（96年）の、小暮は2000年代最初（02年）の「日本人チャンピオン」という称号を持ち、その後はともに国内最高峰フォーミュラで勝利をおさめた。また、純粋な速さに加えて強さや器用さが求められるGT500では寿一が三度、小暮が一度タイトルを獲得した。

当時のふたりは、全身に緊張感が満ちあふれていた。とくにGT500を戦っていたときの寿一はひとたびサーキットに入ると近寄りがたいオーラを放ち、小暮も「僕ら世代の憧れで、目標でもあった存在。現場での寿一さんは殺気が漂っていて気軽に話しかけられなかった」と明かす。そんなふたりは現在、多くのトップドライバーがしのぎを削る86／BRZレースのプロクラスで戦っている。ところが、日本の頂点を極めた彼らをもってしても、このレースではトップ争いに絡むことができていない。寿一、小暮ほどのドライバーが苦戦を強いられることに納得できず、それぞれのファンからは「なぜ？」と問われることも少なくないという。ふたりだからこそ分かり合える86／BRZレースの難しさについて語り合ってもらった。

※　※　※

——フォーミュラやGT500のような純然たるレーシングカーとナンバー付き車両では、求められる運転技術が異なることは想像がつきます。また、どんなシリーズにも職人的なドライバーが存在し、たとえ参加型レースであろうとひと筋縄ではいかないことも理解できます。そのような世界へ挑むことに葛藤はありませんでしたか。

寿一：簡単に結果を残せるレースではないことは分かっていました。周囲から反対され、僕自身も悩みました。ご縁がありネッツ東京さんに声をかけていただいたのですが、量産車ベースのマシンで戦うワンメイクシリーズは初

86／BRZレースに誘われとても光栄でしたが その厳しさに怖さを感じていました
——小暮卓史



Y.Yoshimi

日本の一時代を築いたスピードキングですからね 小暮の参戦、僕はとてもうれしかった

――脇阪寿一

めてでしたから、レース経験があるのに知らないことばかり。学ぶことが山ほどありました。

けれどTOYOTA GAZOO Racingのアンバサダーを務め、こういった参加型カテゴリーに「みなさん参加しましょう」と勧めておきながら、その経験がないというのはおかしいでしょ？　僕は「いかにモータースポーツを盛り上げていけるか」ということを考えながらレースを続けてきたので、それが違った角度からできるのではないかと思い決断したんです。

小暮：怖さはありましたね。僕もカートから始めてフォーミュラ、スーパーGTと乗ってきたのでレーシングカーの経験しかありません。レカロレーシングチームからお誘いを受けて光栄でしたが、怖さがあったのも事実です。でも、スポーツカーとして86にはとても興味があったし、チューニングカーの素材という意味でもおもしろそうだなと思っていました。AE86をいじって乗っているくらいですから、とても気になるクルマだったんです。コテンパンに打ちのめされるのを覚悟で出場を決めました。

寿一：小暮の参戦、僕はとてもうれしかったなぁ。日本の一時代を築いたスピードキングですからね。トップカテゴリーで頭角を現したころの彼に衝撃を受けたことはいまでもよく覚えている。速さはピカイチ。鈴鹿の2コーナーなんて「おやっ!?」て思うほど小暮だけエンジン音が違うんですよ。雨なんかになると、その走りはもう異次元。本山（哲）さん、道上（龍）さんたちと一緒に「あいつ、まずいな。自分たちをおびやかす存在になるな」と思っていたから。そんな小暮が86／BRZレースに出て、これから戦うことができる。これは本当にうれしい。

小暮：僕は、寿一さんはもちろん、本山さん、道上さんをずっと追いかけてきた世代です。バトルができたら幸せだったし、光栄でした。違うレースカテゴリーでまたそれができると思うとワクワクしますね。86／BRZレースに出場することを伝えると「ドライビングで分からないことがあればなんでも聞いてくれ」と寿一さんが言ってくれました。心強い限りで、いろいろとアドバイスをいただいています。

寿一：僕だって、まだ偉そうに教えられるような順位を走っていないけれどね。もちろん僕より速かったら潰しにかかるよ（笑）。

――この対談の直前に行なわれた第9戦の予選は、寿一選手17番手、小暮選手18番手でした。このあとの決勝では近いところで走ることになりそうです。

寿一：ちゃんと順位を合わせたんですよ。ふたりの対談があるって聞いていたから（笑）。

――けれど、ふたりならもっと上のポジションにいてほしいという思いもあ



ります。このレースの難しさは特別なのですか。

寿一：小暮は初戦、どうだった？

小暮：デビュー戦のSUGOの予選は、トップから2・4秒落ちくらいです。

寿一：僕は3秒半も遅かったよ。忘れもしない2016年開幕戦もてぎの初レースでのこと。これは大変な舞台に上がってしまったなぁと思いました。

小暮：レーシングカーと比べると姿勢変化が大きいし、いろいろな動き方をします。さまざまな挙動に対して的確な操作ができていないということを強く感じますね。

寿一：トップカテゴリーでは「これを超えたらマシンが飛んでいく」というぎりぎりのところ、それもすごく高い限界領域でドライビングしています。その「クルマをコース上でコントロールする」という意味で、小暮はこの限界値が恐ろしく高い。ブレーキングを例にとると、小暮はコーナーの奥まで突っ込み、ごく短時間でブレーキングを済ませて素早く向きを変える。そしてほかの選手だとマシンが暴れてアクセルを緩めるところでも、アクセル全開で立ち上がっていく。これが〝小暮スタイル〟のアドバンテージ。先ほどの鈴鹿の2コーナーがそうだし、SUGOの最終コーナーもそう。国内トップの連中と比べてもその速さは異次元で「物理の法則に反しているのでは？」とさえ思えるほど。

　では、86／BRZレースだとどうなるか。小暮なら誰よりもブレーキングを遅らせる走りはたやすくできる。ところが、そこまで突っ込んでしまうと、次に加速させようとしたときにいくらアクセルを踏み込んでも進まない。クルマ側の制御が働いてしまい、スロットルが閉じられてしまうからね。だから急激な姿勢変化をしないようずっと手前からブレーキを踏んで、立ち上がりにスロットルを全開にできるような〝制御が入らない走り〟が求められる。

　そういう走り方を頭と身体にしっかりたたき込まなければならないし、当然それに合わせたマシンのセットアップも必要になってきます。けれどブレーキングを遅らせて奥まで突っ込めるトップドライバーにとって、それは未知の領域と言っていい。





岡山国際サーキットにて10月16、17日に開催された第7大会（第9戦 第10戦）においては、28台のマシンがプロフェッショナルシリーズに出場。16日の予選直後に今回の話を聞いたが、対談を終えるとふたりはほどなくして第9戦決勝レースに臨んだ。予選順位が近かったこともあり序盤から抜きつ抜かれつのバトルが繰り広げられたが、寿一14位、小暮19位でレースを終える。翌日の第10戦では寿一が6位、小暮は16位でフィニッシュ。寿一は今季初のポイント獲得となった。

小暮：完全に考え方を変える必要がありますね。でも、これがとても難しい。スーパーGTのドライビングは「タイヤのグリップ」という指標があります。グリップの限界まで使うことだけ考えて走ればいい。けれど86／BRZレースはその指標が使えないんです。

寿一：高い限界領域で戦ってきた小暮のようなドライバーにとっては、さらに難しいと思うな。

速さを手に入れるため考え方を変える必要がある データをもとに理詰めで攻めます ―― 小暮卓史

小暮：練習走行を終えたらすぐに始めるのがロガーデータのチェック。チームのみんなと見て、それを分析して、どうすればもっとタイムを縮められるのかを考える。レースでこれほど頭を使ったのは初めてです。突っ込みすぎているのならどこでどのくらいの強さでブレーキングを始めればいいのか、ステアリングを切り込むポイントはどこなのかなど、いろいろな操作を緻密に検証して、そこから答えを見つけていきます。レーシングカーだとクルマのほうから訴えかけてくるので、それに反応していればいい。でも86／BRZレースのマシンはそれではダメ。徹頭徹尾、データをもとに理詰めでいく印象ですね。

寿一：そう。スーパーGTでは「感性」で走らせ、マシンをつくりあげていたわけだけれど、このマシンを速く走らせるために必要なのは「知識」。だからその「知識」をたくさん持っていて、使いこなせるチームとドライバーが上位にいる。

小暮：おそらく寿一さんも同じような苦労をされてき

ているのでしょう。どうやって乗り越えようとしたのか、もっともっと聞いてみたいですね。

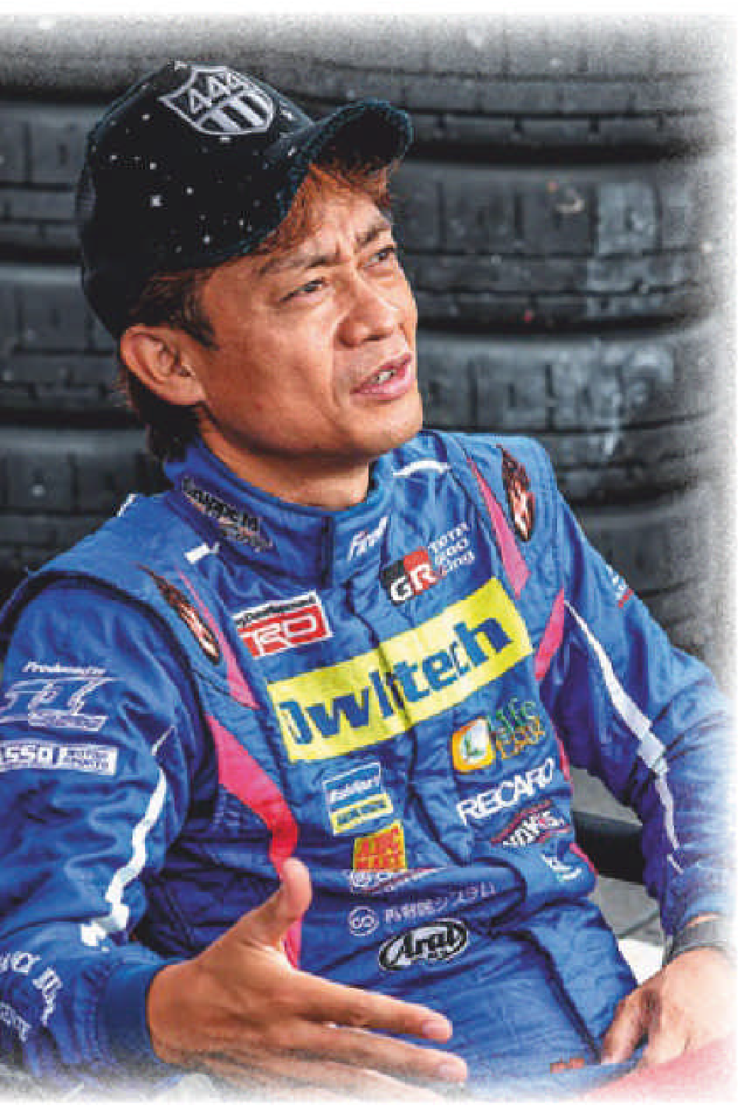
寿一：ブレーキングの話をしたけれど、これはほんの一例だからね。こんなことが数えきれないほどある。そこが86／BRZレースの難しさだよね。

――マシンをセットアップする上でも「知識」が重要になるのですか？

寿一：クルマが速くなってきたと手応えを感じても、タイヤはどんどん進化するし、逆に車両にはヘタリが出るので常に変化がある。立ち止まることができない、と言えばいいのか。そうなるとまた新しい「知識」が必要になります。セットアップというのは、細かい部分の合わせ込みです。どういった精度でどのようにバランスをとるのかが86／BRZレース車両はとても難しく、正解がないところも悩みの種です。

じつは岡山でスプリングとダンパーに違和感があったので新しくしたのですが、マシンのバランスがガラッと変わった。そこに自分のドライビングを合わせていかなければなりませんが、いい手応えを感じています。この例からも分かるように、それまで正解だと思っていたものが、しばらく経つと正解ではなくなるわけです。そうしたら、またやり直す。その繰り返しですね。

セットアップというのは細かい部分の合わせ込み どのようにバランスをとるかも重要 ――脇阪寿一



小暮：引き出しの少なさを痛感しています。セットアップについては、こういうときにはこうすればいいという経験値がまだまだ足りていません。

寿一：これまでの経験を活かすべきなのか、それをぐっと我慢して「知識」をもとにセットアップする道を見つけていくのか、かなり悩んだでしょ？

小暮：デビュー戦は、それでチームに迷惑をかけちゃいました。これまでの経験をもとに、こうしてみたい、あれも試してみたいと、いまから思えば無駄なことをやってしまって。予選直前に無理を言っていろいろ変更したのですが、結果にはつながりませんでした。



――そこまで苦しい思いをしながら、ふたりがこのレースに出る意味とは？

小暮：何十年ものあいだ、プロとしてドライビングだけに集中してきたわけですが、そこで培ってきたものがことごとく通用しない。これはショックでした。でも気持ちを切り替えて、いまは乗り越えよう、速くなろうと努力し、そこにやり甲斐を感じています。そんなふうにレースと向き合えるのって幸せなことだなぁと。とはいえ、たぶんみなさんが思っている以上に打ちのめされていて、じつは結構凹んでます。本音を言ってしまうと、いまはスーパーGTで走って「自分はできるんだ」って自信を取り戻し、また86／BRZレースに挑んでいるところです。

寿一：僕は自信を取り戻しに行く場所がないよ（笑）。でもね、こんなに苦労をしても、僕と一緒にスタッフは成長しているし、喜んでくれるファンも多い。最近はマイクを持ってお話しする仕事のほうが多いけれど、レーシングスーツを着ている僕を見て笑顔になってくれる人がいるというのはうれしいことです。それを思うと、得るものは限りなく大きいと思っています。そして、なによりも走っていて楽しい。レーシングドライバーでいられることを愛おしく思える時間でもあります。

※　※　※

2021年の86／BRZレースは残すところ十勝と富士の2大会。来年からは新型車でのレースが始まる。佐々木、井口とともに、小暮がこれからどういうアプローチで、このレースでの速さを見出すのか、レカロレーシングチームを強くしていくのか楽しみである。

RECARO RACING TEAM Rd.09 & Rd.10 Race Result

No.906　RECARO 86 DL K　佐々木孝太選手
予選ベストタイム6位（1:49'409）、セカンドタイム11位（1:50'589）、第9戦決勝レース7位、第10戦決勝レース15位

No.909　RECARO BRZ DL T　小暮卓史選手
予選ベストタイム18位（1:50'014）、セカンドタイム23位（1:50'856）、第9戦決勝レース19位、第10戦決勝レース16位

No.988　RECARO BRZ BS T　井口卓人選手
予選ベストタイム12位（1:49'710）、セカンドタイム18位（1:50'833）、第9戦決勝レース9位、第10戦決勝レース12位

Toto BMW special presentation

BMW M2 CS RACING

Text : 山田弘樹（Koki Yamada）
Photo : 田中秀宣（Hidenobu Tanaka）／益田和久（Kazuhisa Masuda）

BMW M社が発売する、ディーラーで購入可能なレーシングマシン「BMW M2 CS RACING」（以下「M2 CSR」）。前号ではそのプロダクトとしてのキャラクターについて説明したが、今回は実際にこのマシンを今年のスーパー耐久富士24時間レースで走らせた印象を語ろう。

現代基準で見ると小ぶりな2シリーズのボディに3ℓ直列6気筒ツインターボエンジンを搭載するM2 CSRには、「ベーシック・バージョン」と「450psバージョン」が用意される。M2 CSRは各国ローカルレースに適応すべく、ベース仕様は280psまでそのパワーをデチューンできる一方、ハイパフォーマンスバージョンだと450psまで解放できる。もしあなたがパドックでいきなり「どうぞ乗って！」とコクピットに案内されたら、ちょっと身構えるのではないだろうか。

しかし結論から述べてしまえばその必要は、ない。たとえばロードカーのM2クーペやコンペティション、ベース車両となった限定車「CS」を愛機とするドライバーならば、CS RACINGの乗りやすさには驚くことだろう。普段からサーキット走行を楽しむクラブマンは、この完成度の高さに顔がほころぶはずである。

ボディ剛性が圧倒的に高いのだ。安全を第一に張り巡らされたロールバーは、その乗り降りをひときわ大変にさせているだけあって、M2クーペのボディを別物に仕立て上げている。

そしてこのボディがサスペンションを素直に動かしてくれるから、極めてシンプルな1WAYダンパーでも、スリックタイヤを地面に無駄なく押しつけることができる。そのハンドリングは、戦闘的なルックスや先鋭的なコクピットのイメージに反して穏やかだ。操舵に対してリニアな反応を示しながらもいたずらにゲインを高めていないのは、ニュルブルクリンクを想定しているからか。またブレーキングからターンインにかけての挙動がピーキーにならないのは、この伸びやかな足まわりとともにドレクセラー製の機械式LSDがリヤを安定させてくれるから。そのうえで小ぶりなリヤウイングも、接地性を高めてくれるからである。

日本のように路面μが高いサーキットならもっとストロークを抑え、スプリングレートも高めてクイックな特性を与えても良いかとも思えるが、そうしないからこそカートやジュニアフォーミュラを終えたばかりのヤングガンたちが、これを足場にして上級カテゴリーへとステップできるのだろう。そして筆者のようなクラブマンドライバ

BMW M2 CS RACING Cockpit Technical Data

- Standard air conditioning system
- Basic version : adjustable Sabelt Taurus XL seat (FIA 8855-1999) with M2 CS Racing embroidery
- 450 hp version : adjustable Recaro P 1300 GT seat (FIA 8862-2009) with M2 CS Racing embroidery
- Schroth six-point safety harness (FIA 8853-2016)
- AIM MXG 1.2 motorsport dash logger with colour display
- Centre console with illuminated control panel
- Adjustable steering column with removable BMW Motorsport steering wheel, with control buttons and shift paddles
- Extra-large rear-view mirrors for improved vision to rear
- Rear-view mirror can be adjusted electronically
- Heated windscreen
- Fire-extinguishing system

Optional :

— Race taxi seat
— Preparation for drink system



H.Tanaka

側突安全用のクロスゲージをまたいでコクピットに滑り込む。レカロ製フルバケットシートにはヘッドガードがついており、座り心地やホールド性も良好。純正のメーターナセルにはAIM製ダッシュロガーが収まり、ラップタイムや各種温度など、さまざまな情報が表示される。レース専用の小径ステアリングにはウインカー、ワイパー、無線、ピットレーンリミッターボタンなどが付く。ハイビームのフラッシャーはワンプッシュで連続照射が可能。押したときは自分がGTドライバーになったかのような気分だった。（助手席シートはオプション）

K.Masuda



しなやかな足まわりにスリックタイヤを履いたM2 CS RACINGの走りはとても安定しており、450psのパワーを前にしても、落ち着いてこれを操作することができる。さらに「MDM」（Mダイナミックモード）を入れると、ある程度の滑りを許容したうえで挙動を安定させてくれるので、段階的にドライビングを学んでいくことができる。



H.Tanaka

Easy to ‘Synchro’

最高の“フィールドインストラクター”

ーが、富士24時間レースをノントラブルで走り切ることができたのである。

こうした懐深いシャシーを武器に450psのパワーを炸裂させたM2 CSRは、最高のクラブレーサーとなる。エキゾーストノートはターボらしからぬ甲高さで、アクセルを踏み込んだままパドルを引けば加速感が途切れる間もなく次のギヤへとつながっていく。その分厚いトルクは1500kgの車体をどこからでも軽々と加速させるが、シルキーシックスらしいきめ細やかさとM社の緻密なセッティングによって、とてもアクセルコントロールしやすい特性に仕上がっている。これこそが、直列6気筒エンジンの恩恵である。

ただし運転しやすいからといっても、速く走らせられるかどうかはまた別の話だ。装着されるスリックタイヤのキャラクターやコンディションを把握し、正しい操作を体に染み込ませながら、時には攻め、時にはコンサバに守り、さらにはセッティングを学んで行かねば、タイムを出すことはできない。

しかしそれこそがレーシングカーに乗る醍醐味であり、こうした学びを効果的に習得できるように、マシンにはデータロガーがインストールされている。プロフェッショナルドライバーや上級者とともに走らせることで、彼らのグラフに一歩ずつ近づいていくことができる。M2 CSRは、こうした意味でも最高の教材だと言えるのだ。

Toto BMW https://www.totobmw.com/motorsport/

Super License.

チームスーパーライセンスの挑戦 2021

FORMULA REGIONAL JAPANESE CHAMPIONSHIP Round 4 SUGO

2021年シーズンのスーパーライセンスは昨季に引き続き、フォーミュラ・リージョナル・ジャパン（FRJ）にフルエントリー。第４大会スポーツランドSUGOは当初予定されていた９月下旬から開催週が変更されたため、２レース制のワンデイイベントに。チームはSUGOでの事前のテストで手応えをつかんでおり、三浦愛、マスタークラスの畑亨志ともターゲットを優勝に置いていた。

だが、本番はウエットコンディションに。予選での三浦は、１回目（レース10向け）は３番手に入ったが、２回目（レース11向け）は赤旗などでリズムをつかみ切れず６番手。決勝レースはそれぞれ５位、４位でフィニッシュした。それでも、難しいコンディションのなか、レース10の２周目以降は上位と遜色ないペースで周回し、最終ラップにはファステストラップを記録。レース11では目の前のバトルをしっかり制した。「課題の残る週末となりましたが、スピードを見せたところは評価したい」と松浦監督。「三浦はいま、ドライビングスタイルを大きく変えることにトライしています。最終戦の鈴鹿に向けてはテストもあるので、しっかりかたちにして結果につなげたいですね」。三浦も「走り慣れた地元のコース。寒い時期の開催となるので、タイヤの温め方などをしっかり詰めて臨みます」と優勝を強く意識して戦う。

畑亨志は前大会富士からの好調をキープ。クラスポールポジションのレース10ではスタートでの加速が鈍り、２〜３台に先行を許す。だが、もともと「ウエットは得意」（畑）というとおり、ライン変更などの工夫で活路を見いだすと、一気に追い上げを開始。クラス２位まで回復してのゴールとなった。その後、クラストップチェッカーを受けた車両にタイム加算のペナルティ。畑の順位が繰り上がり、今季クラス２勝目を挙げた。その勢いはレース11でも衰えず、クラス４番手スタートから序盤のうちに次々と前の車両を攻略。３周目にクラストップへ浮上するとそのまま逃げ切り、クラス２連勝、今季クラス３勝目を決めた。畑はポイントランキングでもクラストップから３ポイント差の同２位にジャンプアップ。タイトルが見えてきた。





三浦愛がファステストを記録、畑はクラス2連勝で初タイトルへ!





（上）レース11では古谷の前でゴールしないと古谷のチャンピオンが決まるという条件だった。「鈴鹿では２戦とも優勝を狙います」（三浦）。（左）「いつもポイント状況などは気にせず、優勝を狙いにいっていますが、鈴鹿でもいくだけいくというスタンスで臨みます」（畑）。

2021 Formula Regional Japanese Championship Rd. 4 SUGO results

Race 10			2021.10.09 | Cloudy, Wet | 17 Laps		
Pos.	No.	Driver	Time / Gap	Best Time	Lap
1	28	Yuga Furutani	25'37"692	1'29"118	8
2	45	Riki Okusa	11"493	1'29"545	7
5	8	Ai Miura	33"886	1'29"051	17
6 / M1	7	Takashi Hata	52"433	1'30"056	12

Race 11			2021.10.09 | Cloudy, Wet | 17 Laps		
Pos.	No.	Driver	Time / Gap	Best Time	Lap
1	77	Ryunosuke Sawa	26'15"867	1'29"472	4
2	45	Riki Okusa	2"106	1'29"259	4
4	8	Ai Miura	20"649	1'31"412	4
6 / M1	7	Takashi Hata	37"826	1'32"500	5

M：マスタークラスの順位　Sugo International Racing Course: 3.5685 km

アルピーヌが2024年からLMDh参入

“リードタイム3年”のワケ

むしろ狙いは2026年F1のPU開発？

アルピーヌがLMDhマシンを擁してル・マンに戻ってくるこの発表も「やっと」という印象は正直拭えないが興味深いのは参入が2023年からではなく24年からになったこと狙いは「F1の技術をLMDhに」ではなくその逆だという噂もあるのだが……

Text：アンドリュー・コットン（Andrew Cotton） Translation：神田美穂（Miho Kanda）
まとめ：auto sport Photo：LAT／XPB／ALPINE

アルピーヌの2台体制のチームは少なくとも2024年から27年の4年間、FIA WEC（世界耐久選手権）に加え、24年1月のデイトナ24時間レースを含む、IMSAのいくつかのレースにも参戦することになる。

マシンを走らせるのは13年以来、LMP2やLMP1におけるアルピーヌの活動を支えてきたシグナテック。16年、19年に世界チャンピオンタイトルを獲得し、16、18、19年のル・マン24時間レースではLMP2クラス優勝を挙げているチームだ。フィリップ・シノーが率いるこのチームは旧型のオレカLMP1マシンを擁し、今年のWECにエントリー。ル・マンでは3位表彰台フィニッシュを飾った。

この発表のタイミングはずいぶんと引っ張られた。もともと、アルピーヌは今年のル・マンで記者会見を開く予定だった。彼らはF1マシンを現場に持ち込み、トヨタで18年のル・マンを制した経歴を持つフェルナンド・アロンソのドライブで、レースのスタート前にデモランを実施。また、エステバン・オコンもアルピーヌのサポートカーの1台をドライブする予定にもなっており、この発表に向けたお膳立てはすっかり整っていたにもかかわらずだ。ルノーの取締役会は、フランスの伝統



LAT

的な夏休み期間である8月前半の2週間を迎える前に、ル・マンのトップクラスに参戦する決断を下すつもりでいた。そして、ル・マンで華々しいプロモーション活動とともに発表するはずだった。だが、発表はなし。最終的な金銭面での決定が下されることもなく、これに関する説明もなされないままル・マンは終了。アルピーヌのPRチームは、予想された決定についてメディアから聞いて知ったといい、そうなったことに驚きを隠せない様子だった。

正式に承認されたのは1カ月後のこと。「アルピーヌの耐久レースプログラムは、モータースポーツに対するこのブランドの姿勢や野心を明確に反映している」と、アルピーヌのCEOを務めるローラン・ロッシは言う。「F1と耐久レースに参戦することで、アルピーヌはモータースポーツのふたつの頂点に関わる貴重なブランドのひとつになる。技術面での相乗効果を通じて、F1と耐久レースを最大限に活用して、我々は名立たるライバル勢より優位に立つことができるだろう」。

このコメントはライバルたちの関心を集めたが、とくに他意はなさそうだ。F1ではコストキャップ制が導入され、各チームは運営方針の見直しを迫られていた。F1チームの規模縮小によってエンジニアが過剰になるところもあり、フェラーリやルノーといった大規模なチームがル・マンのプロジェクトにスタッフを異動させ、雇用を維持するのは自然な流れと言える。耐久レースに関わっていない唯一のF1チームはメルセデスだが、このように群雄割拠している市場に彼らの入り込む余地はなさそうだ。

むしろ狙いは2026年F1のPU開発？ “リードタイム3年”のワケ


ルノー／アルピーヌF1でエンジンとPU部門の責任者を2016年から務め、この6月にそのポストを離れていたレミ・タフィンがオレカに移籍。(as)



もしクロスオーバー可能な領域が広いのなら、F1のPU開発とLMDhのエンジン開発の「コストの平準化」も大きな目的のひとつとして考えられたかもしれない。ローラン・ロッシ（中央）とフィリップ・シノー（右）。(as)

アルピーヌの参戦開始シーズンが24年からになったことには、少なからず違和感を帯びていた。LMHまたはLMDhへの参画を発表しているマニュファクチャラーのそれは、ほぼすべてが23年からとなっているからだ。F1では新しいPUが26年から導入される。少し前まではそれは25年からとなっていたが、新型コロナの影響で1年先送りされた。ここではそれを考慮から除外するとして、F1の次世代PU導入が25年から、アルピーヌのWEC参戦が24年からなら、F1の技術やノウハウをLMDhにというよりはその逆で、LMDhのエンジン開発での技術やノウハウをPU開発に活かすために24年からにしたのでは？……という推測もあながち的外れではないと思われた。F1により大きな重要性を置くなら、そう考えても不思議ではない。

ただ、ハードウェアの観点から見て、F1とWECとでシェアできる部分はほとんどない。F1とLMDhの技術のクロスオーバー（が可能と思われる領域）は限られている。アルピーヌはエンジン、ギヤボックス、サスペンション、シャシー、ハイブリッドシステム、ブレーキなどの開発からメリットを得ることはできず、唯一可能な領域はエンジンになるだろう。ただ、そこにもさまざまな制限がある。LMDhの規則は、エンジン供給に関してはオープンなので、1・6ℓV6エンジンを採用することは可能だが、F1とはまったく異なる使い道で、統一されたハイブリッドシステムと合わせてパワーを引き出そうとするのには高くつくだろう。唯一のアドバンテージは信頼性の向上で、耐久レースのプログラムはオイル、潤滑油、シリンダーやピストンの設計、燃料効率などを検討するうえで役立つに違いない。

経済的な側面から考えて、アルピーヌにはゼロからレーシングカーを設計・製作する余裕がなかった。つまり、マニュファクチャラーがシャシー、サスペンション、エンジン、空力、ブレーキシステム、そして肝心のハイブリッドシステムまでを設計するLMHを製作する余裕がなかった。そのかわり、LMDhマシンで参戦することにし、シャシーパートナーとしてオレカを選んだというわけだ。

こうして、オレカはアルピーヌと北米のHPD（ホンダ・パフォーマンス

・ディベロップメント）のパートナーを務めることになり、キャデラックとBMWのパートナーを務めるダラーラに次いで、複数のマニュファクチャラーにハードウェアを提供する第2のシャシーサプライヤーになる。

アルピーヌの場合、シャシーとそれに伴うフロントサスペンション、ギヤボックスとそれに伴うリヤサスペンション、ブレーキシステム、サスペンションなどのすべてがホモロゲートされたものとなり、変更も開発もできない。FIAとACOはこれをマシンの〝背骨〟と表現し、ル・マンではLMP2マシンのベースにもなると断言している。したがって、プライベーターチームがマシンを走らせることができないようにするための、無謀なデザインや極端な技術を採り入れることはできない。

極めて重要なのは、LMDhのハイブリッドシステムもホモロゲートされ、ダラーラ、オレカ、さらにフォルクスワーゲングループにシャシーを提供する予定のマルチマティックのパートナーも含めた、全マニュファクチャラーが共有するという点だ。ハイブリッドシステムはリヤに搭載されるKERS（フロントに配することも検討されたが、おそらくF1と似たような場所になる）。このシステムはボッシュ、ウイリアムズ・アドバンスト・エンジニアリング、Xトラックが共同で製造し、エンジンと合わせると500kWを生み出すことができる。ボッシュはギヤボックスハウジングの前に設置される40kWのMGUを供給し、バッテリーとエレクトロニクスはウイリアムズ製だ。

F1のPUの信頼性アップだけでも大きなアドバンテージに？



ALPINE



マニュファクチャラーLMH/LMDh参画動向

編集部調べ(2021年10月22日現在)

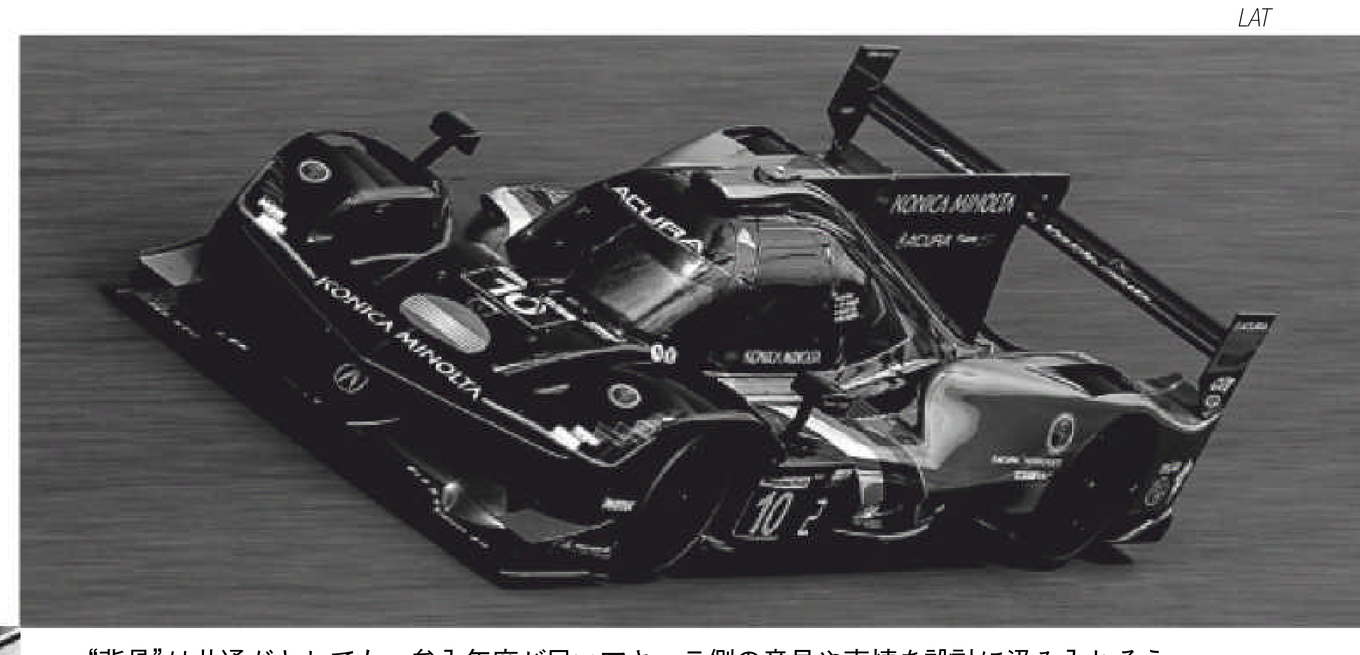
◎=確定　○=濃厚　△=噂・検討中との情報あり　?=不明

<table>
<tr><th>Class</th><th>Manufacturer</th><th>2021</th><th>2022</th><th>2023</th><th>2024</th><th>Remarks</th></tr>
<tr><td rowspan="6">LMH</td><td>トヨタ</td><td>◎(WEC参戦中)</td><td>◎</td><td></td><td></td><td>ライバルは、2023年からは8社、2024年からは9社に!</td></tr>
<tr><td>アルピーヌ</td><td>◎(WEC参戦中)</td><td>◎</td><td></td><td></td><td>旧LMP1シャシーで参加できる特例は2022年までに延長。</td></tr>
<tr><td>グリッケンハウス</td><td>◎(WEC参戦中)</td><td>◎</td><td></td><td></td><td>今年のル・マンでは2台が完走。</td></tr>
<tr><td>プジョー</td><td></td><td colspan="2">◎</td><td></td><td>開発進捗次第では2023年からの参戦に? ドライバーラインアップ(7人)発表済み。</td></tr>
<tr><td>フェラーリ</td><td></td><td></td><td>◎</td><td></td><td>2023年でLMGTEがGT3によるクラスにスイッチ。GT3ならLMHと並行で?</td></tr>
<tr><td>バイコレス</td><td></td><td colspan="2">?</td><td></td><td>このチームはとにかく資金次第。</td></tr>
<tr><td rowspan="8"></td><td>アウディ</td><td></td><td></td><td>◎</td><td></td><td>マルチマチック製シャシーを使用。</td></tr>
<tr><td>ポルシェ</td><td></td><td></td><td>◎</td><td></td><td>マルチマチック製シャシーを使用。WECとIMSAに参戦。オペレーションはペンスキー。</td></tr>
<tr><td>BMW</td><td></td><td></td><td>◎</td><td></td><td>IMSAの耐久戦のみ出場予定。カスタマープログラムメイン?</td></tr>
<tr><td>アキュラ</td><td></td><td></td><td>◎</td><td></td><td>シャシーはオレカ。</td></tr>
<tr><td>キャディラック</td><td></td><td></td><td>◎</td><td></td><td>2023年からのハイパーカー参入をル・マン後に正式発表。シャシーはダラーラ。</td></tr>
<tr><td>アルピーヌ</td><td></td><td></td><td></td><td>◎</td><td>2024年からはLMDhでの参戦。シャシーはオレカ。</td></tr>
<tr><td>ランボルギーニ</td><td></td><td colspan="2">△</td><td></td><td>2024年からのLMDh参入を近いうちに発表するのは間違いなしと見られているが……。</td></tr>
<tr><td>マクラーレン</td><td></td><td colspan="2">△</td><td></td><td>ファクトリー売却でキャッシュフローは何とかなったにしても、LMDhまでは……。</td></tr>
</table>

WEC UPDATE
ALPINE
アルピーヌが2024年からLMDh参入

(左)アロンソがF1カーでデモランするというのだから、報道陣も"戦闘配備"を敷かずにはいられなかったのが今年のル・マンだった。(下)ル・マン翌週のF1スパを訪問した、WECのALPINEのドライバーたち。右からラピエール、ネグラオ、ヴァキシヴィエリ。2023年に向けて、ハイパーカーは"売り手市場"かもしれない。(as)

LAT



"背骨"は共通だとしても、参入年度が早いアキュラ側の意見や事情を設計に汲み入れそうな気もしないでもないが……。(写真は21年デイトナ優勝のアキュラDPi 10号車)(as)

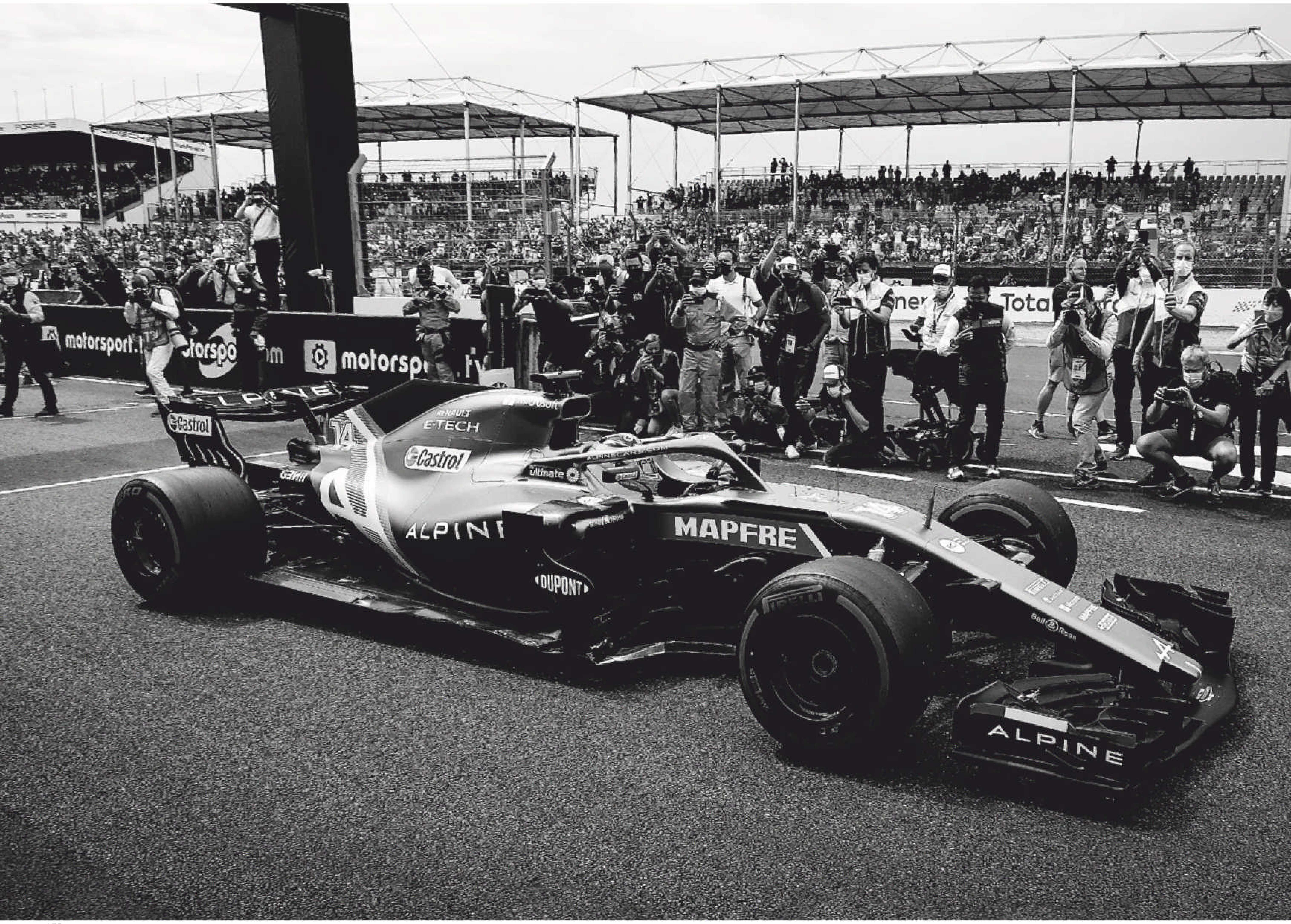


XPB

これは、26年導入予定のF1の新しいエンジン規定に匹敵する。F1の規定は、エンジンとハイブリッドシステムを合わせて800kW、つまりICEとハイブリッドシステムでそれぞれ均等に400kWずつ分割することを目標に掲げている。WECとF1との唯一の共通点は、WECが来年(2022年)から導入する予定の再生可能燃料だ。LMDhマシンは、LMP2シャシーの基本となる34万5000ユーロに上限が定められ、ハイブリッドシステムのシーズンあたりのリース料は30万ユーロ以下だと思われる。そこから、マシン1台あたりの年間予算は100万ユーロ程度だと推定できるが、パドック内の噂によると、シャシーサプライヤーではなく、いくつかのLMDhのマニュファクチャラーは、カスタマーに対して1台あたり200万ユーロ以上(を提示すること)を想定しているらしい。これにハイブリッドシステムのリース料とランニングコストは含まれていない。

ふたつのプログラムに取り組むことによって、アルピーヌがル・マン24時間レースで、マシュー・ヴァキシヴィエリやアレックス・ネグラオといった若手ドライバーと、F1チームのドライバーでチームを構成することも考えられる。また、元トヨタのドライバー、ニコラ・ラピエールやアロンソといったベテランドライバーを起用する可能性もある。ただし、アロンソはインディアナポリス500で優勝し、グラハム・ヒル以来のル・マン、モナコ・グランプリ、インディ500の世界3大レースを制したドライバーになることに集中したいと考えているため、彼の関与は望めないだろう。アロンソ以外に現在、この偉業達成を狙える唯一のドライバーは、ファン・パブロ・モントーヤだが、彼の場合、ル・マン総合優勝を手にする必要がある。それには、まずマニュファクチャラーのプログラムの一員にならなければならない。

24年にマシンを披露するとしたら、オレカは23年を通じてアルピーヌと協力し、エンジンと空力の開発を続けられるということになる。HPDが23年1月のデイトナに参戦するため、シャシーは22年の終わりまでに完成させる



XPB

LMDhのカスタマーは車両代だけで200万ユーロが必要に？

予定だが、アルピーヌはさらにエンジンや空力に関する作業を進めることができるわけだ。

24年に遅らせるなら、アルピーヌもランボルギーニも23年の「ル・マン100周年レース」には参戦できないことになる。ランボルギーニは、23年にGTレースにデビューする予定の新しいGT3マシン開発に22年シーズンを費やすことになるだろう。一方、アルピーヌにはGT4とプロトタイプのプロジェクトしかない。シグナテック・チームは今年、“グランドファーザー”と呼ばれるLMP1マシンを走らせている。これはトヨタとグリッケンハウスの新しいハイパーカーの登場を印象づけるために、21年限定で許されているものだ。シノーは今後もWECをサポートし続けるとル・マンで明言。10月に行われたFIA世界評議会において、さらに1年間、ハイパーカー・カテゴリーにおけるオレカLMP1の使用延長が認められた。シノーはドライバー育成プログラムの一環として、このマシンを使い続けるつもりだ。

「シグナテックにとって、アルピーヌにLMDhのパートナーとして選ばれたことは、本当に光栄以外のなにものでもない」とシノー。「8年前に始まった共同プロジェクトの集大成になる。これまで以上に大きな野心を抱き、新たなステージに向かって力を合わせて作業を進めていきたい。モータースポーツの世界に32年間関わってきたが、アルピーヌとともに、世界でもっとも権威のあるマニュファクチャラーたちに挑戦できる日が待ち切れない」。



イタリアGPで9年ぶりの勝利
開発効率を見直し復活の兆しをみせる
マクラーレンの最前線

ONE TEAM Revolution

ワンチーム レボリューション

Interview マクラーレン レースエンジニアリングディレクター 今井弘

イタリアGPでマクラーレンはじつに11年ぶりとなる1-2フィニッシュを決めた
09年からこのチームに加入し低迷期からいまにいたる過程を見続けてきた
今井弘レースエンジニアリングディレクターに復調の理由、そして今後の展望を聞く

マクラーレンが今季も好調だ。長い低迷を経て、昨年はコンストラクターズ選手権3位を獲得。今季もここまでフェラーリを抑えて選手権3位、さらにイタリアGPでは2010年カナダGP以来となる1・2フィニッシュを果たした。

09年にブリヂストンから転職した今井弘エンジニアは、そんなマクラーレンの浮き沈みを知るひとりだ。レース現場のエンジニアたちを束ね、ドライバーからも厚い信頼を寄せられる同氏に、今季の戦い、開発やレース運営へのコロナの影響、マクラーレン復調の軌跡を存分に語ってもらった。

唯一PUを変えたチーム

——昨年はレーシングポイントと激しい選手権3位争いをして、最終的に勝ち獲りました。今年は相手がフェラーリです。今季ここまで思ったように戦えているのか、あるいは想定外のことが起きているのか、どちらでしょうか?

今井「みんな同じですが、昨年のクルマの延長線上で今季は戦っていますね。どのチームも非常に開発が進んでいます。メルセデスとレッドブルが二強を形成する状況は昨年と同じですが、他チームもより接近した戦いができている。非常におもしろいシーズンだと思っています。ただ我々は、パワーユニット（PU）がルノーからメルセデスに変わった。マクラーレンも中団グループの極力前のほうで戦いたいと思っているわけですが、今季はフェラーリはじめ他チームも非常に速い。いまは選手権3位をキープしていますが、油断すればあっという間に追いつかれてしまう。必死に戦っているというのが、正直な実感です」

——搭載PUが変わりましたが、トークンの使用制限があるので車体開発にも影響を受けたと思います。それでもメルセデスPUへの変更はアドバンテージが大きかったのですか?

今井「最終的にはマシンパッケージ全体で評価するので、PU単体でどうこうというのは難しい。たとえばパワーに優れていたとしても、それを活かせるパッケージでなければ意味がない。メルセデスを積んでどういうクルマにするか。結果的には、うまくいっていると思います。ひとつ言えるのは、車体側が大きく変わらなかったことで、信頼性で問題が出なかったのが一因ですね」

——基本的に昨年の発展系とはいえ、フロアやディフューザーまわりの技術規約の変更でどのチームも結果的に大きな影響を受けました。マクラーレンはうまく対処できたのでしょうか?

今井「どうでしょう。うまく対処できた実感はないですね。ラップタイムは全体的に落ちたし、シーズン序盤にはいろんな解決策を各チームが模索していた。しかしそれも淘汰され、集約されてきた感じです。マクラーレンがとくにうまくやれているということはないと思います」

激減したファクトリー出勤

——F1がコロナの影響を大きく受けるなか、マクラーレンはリモートで作業できるシステムを構築したと聞きました。具体的にどのようなものですか。

今井「簡単にいえば日常業務のリモート化ですね。私もレースから戻ってからフ

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata） Photo：LAT／McLaren





Hiroshi Imai

大学卒業後ブリヂストンに入社。13年間乗用車のタイヤ開発部門に在籍したのち、ミシュランとの技術戦争まっただ中の03年にF1タイヤの開発を命じられる。08年にブリヂストンを退社しホンダF1チームへの転職を決めたが、チームはブラウンGPとして再出発することになり話は白紙に。そこから面接を経て加入したのがマクラーレンだった。同チームでエンジニアを経て今年１月よりレースエンジニアリングディレクターに就任する。

アクトリーに行く機会は激減していて、いまはほとんど行っていません。ファクトリーにある設備、シミュレータを使う場合は出勤しますが、それ以外は基本的に自宅作業です。設計や空力部門も同様で、以前のように毎日出社することはなくなりました。在宅でも同レベル、あるいはそれ以上のクオリティの仕事ができるよう、ハード、ソフト両面で整備をしてきました。率直にいうと、これまでより効率もクオリティも上がっていると実感しています。

とくに今年のクルマがいいスタートが切れているのは、もちろん昨年型を発展させたからという要素は大きいですが、リモートワークを洗練させたことで、効率が非常に上がったことも無視できないと思います。もちろん会社に行くことで、お茶を飲みながら話して出てくるアイデアもある。そこは無視するべきではない。ただ基本線としての仕事の質は、リモートで犠牲になるどころか、逆に上がっています」

——イギリスの感染状況は以前に比べるとかなり好転していますが、それでもリモート方針は変わっていませんか？

今井「社会的にはどんどん緩和をしていますが、F１には依然として厳しい制限があります。我々は、それに合わせたやり方を続ける必要がある。私個人はとくに出歩く用事もないので、休みの日も自宅でおとなしくしてます（笑）」

——リモートが続くことでレース現場での不自由はありませんか。

今井「ややこしさは、依然としてあります。ひとりでも感染者が出たら、濃厚接触者を特定して全員を隔離していく。当然の措置ですが、実際のインパクトは非常に大きい。そうならないよう、かなり

LAT


McLaren

気をつけています。あとは万一そうなった場合、誰がどこをバックアップするかというプランまで、すべて立てています」

――マスクをつけながらの作業も大変だと思います。

今井「2年前には想像もしていませんでしたが、いまは逆にしてないと落ち着きません」

――現場でのコミュニケーションも問題ない？

今井「レース現場ではコミュニケーションを緊密に取ることは基本中の基本です。2年前にコロナ対策が必要になり、いろんなルールが導入されました。その際、コミュニケーションが取れなくなるような事態を極力避けるためにどうしたらいいか、そこはかなりしっかり計画を立てました」

リカルドとノリスの違い

――今季、搭載PU以外の大きな変化として、ダニエル・リカルドの加入がありました。シーズン中盤まで非常に苦しんでいましたが、イタリアGPで待望の移籍後初勝利。ここまでMCL35Mへの適応に苦しむと予想していましたか。

今井「今シーズンが始まる際、事前テストは3日のみ。我々のクルマはほかよりも変化が大きかっただけに、もう少しテストしたかったというのが本音でした。リカルドのような移籍ドライバー、新人ドライバーにとっても大変だろうとは思っていました。実際、他のドライバーも、程度の差はあっても慣れの期間は必要だったと思います」

――リカルドとランド・ノリスの成績を比較すると、序盤数戦は慣れてないぶん苦戦を強いられていました。リカルドが大得意とするモナコも入賞圏外。それ以降も両者の差は開いていった印象です。これまで乗ってきたクルマと違いすぎて、適応が難しかったということでしょうか。

今井「そうなんでしょうね。もうひとつはMCL35Mが、まだまだ誰が乗っても速く乗れるクルマではないこと。考えなくても、ナチュラルに速く走らせられるクルマではない。そういうクルマを開発したかったんですけどね。なかなかうまくいかなかった」

――一方で速いクルマほど乗りにくいというのも真理だと思います。

今井「そうですね。速いからといって乗りやすいとは限らない。クルマが速くなればなるほど、尖ったパフォーマンスが要求される。それは確かです」

――リカルド自身は、ブレーキングのスタイルがマクラーレンのクルマに合っていないと言っているようです。早めのブレーキングで、コーナリング中のスピードをできるだけ殺さないというのが、彼のスタイルですよね。ノリスは、ガツンと踏んで、しっかり方向を変えていく。

今井「リカルドはそのとおりですね。一方ランドはマクラーレンにしか乗ったことがない。だからそういう乗り方でF1マシンを学んできた。なのでまったく抵抗なくクルマに合った乗り方ができているということです。逆に言えば、ランドもまったく違う性格のクルマに乗れば、“ん？ これは違うぞ”ということになるでしょう」

――リカルドも適応能力は非常に優れたドライバーだと思いますが、それでもここまで手こずるんですね。

今井「頭で理解して走るのと無意識に走るのでは、その差は非常に大きい。そのあたりに時間がかかったんだと思います」


McLaren

――リカルドとノリスのドライビングスタイルは、たとえばセッティングのすり合わせに苦労するほど違いますか？

今井「ドライビングが違っても、速いクルマというのは基本的に同じです。なので、みなさんが考えるほどセッティングがまったく違ってくるということはありません。もちろん好みの問題で、たとえばブレーキペダルのセットアップが違うとか、そのくらいはある。でも基本的な車体や空力のセットアップは、速さを追求していけば同じところに到達します」

――これもよく言われがちですが、MCL35Mはノリスのドライビングを念頭に開発されたとか……。

今井「ないと思います。本当にそんなことができれば、ランド用とダニエル用のクルマを作りたいぐらいです（笑）。基本的には一番速いクルマとは何かを考えて作っています」

――技術的に両者に違うクルマを作ることは可能なのでしょうか？ あるいは速さを追求していけば、自然と同じものに収束していくのですか？

今井「後者ですね」

ロシアGPの舞台裏

――MCL35Mでいうと、基本的にはスパやモンツァなど、ローダウンフォース特性のサーキットのほうが結果が出ているようです。

今井「結果から言うと、そうですね。ただ、ノリスがPPを獲ったロシアはハイダウンフォースです。もちろんダウンフォースの大小にかかわらず、どこでも速いクルマを目指さないといけませんが」

――後半戦で言うと、オランダGPはマクラーレンにそれまでの速さがなく、ふたりとも非常に手こずっていました。あ

れはなぜだったのでしょう？

今井「コースレイアウトが我々のクルマにマッチしてないのは事実です」

——回り込むようなコーナーに苦戦したということですか？

今井「そうですね。逆にモンツァは、最終のクルーヴァ・アルボレート（パラボリカ）を除けばコーナーが短い。そうした特性がパフォーマンスに影響したのでしょうね」

——そのロシア終盤でのノリスのピットインについて教えてください。担当エンジニアのウィル・ジョゼフとの無線交信は、ジョゼフ側が強く指示するというよりノリスの主体性に任せた印象でした。

今井「非常に難しい場面でした。いろんな判断ができる局面だったと思います。大きく分けると4つの要素を勘案する必要がありました。ひとつは純粋なタイヤパフォーマンスです。あの時点で、タイヤをどうすべきだったか。ふたつ目はドライバーのコンフィデンス（自信・信頼）ですね。たとえば、我々がAは絶対ダメだと思っていてそれが正解だったとしても、ドライバーはそう思ってないかもしれない。3つ目は戦術的な要素です。レースの作戦として何が正しいのか。最後はレース戦略ですね。作戦としては必ずしも正しくないかもしれないが、他のクルマに呼応して対応する必要がある。その4つの要素を考慮しながら、難しい判断を下す必要があったわけです。

ロシアでは、ドライバーのフィードバックを重視した。我々としては、ドライバーからできるだけ偏りのないフィードバックがほしかった。そうした情報を得るためのコミュニケーションだったと思います。非常におもしろい局面で、同時に私としては反省の多い場面でもあった。結果としてはです」



McLaren

——逆にリカルドは早めにインターに交換しました。リカルドのフィードバックを参考にピットインを決めた？

今井「そうです。ダニエルはインターでいいということでした。ただ他のドライバーに比べれば、それでも1、2周遅かったですけど」

——一番早かったのはバルテリ・ボッタスやキミ・ライコネンですが、マックス・フェルスタッペンと同じタイミングでした。その時点ではターン5周辺は充分濡れていたものの、反対側はまだ乾いていました。

今井「そこでの判断は非常にマージナルな（微妙な）ものでした。リカルドが入ったことは、もちろんノリスには伝えましたが、さきほど言った4つの要素を並べた場合、ノリスに強く指示するかどうか非常に微妙なラインでした。でもランドのフィードバックをもとにステイアウトを決めた。結果からすれば正解ではなかったですが……難しいところです」

——たらればですが、雨が降る前にノリスがルイス・ハミルトンに抜かれていて2番手に後退していたら、早いタイミングでピットに入れていたと思いますか？

今井「あの時点でトップ2台と3番手以下のあいだには大きなギャップがあって、フリーストップが可能だった。先ほどの戦術的決断が可能な状況でしたから、ピットストップすべきという決断になっていたでしょう」

——見直すべき点は多いけれども、どちらにも転び得たあの状況では仕方がなかった……。

今井「仕方がないとは言いたくないですが、次に同じようなことが起きたときに、よりよい判断ができるように常に努めています。今回はそのチャンスがもらえたのかなと」

楽観視できない状況

——今井さんはいまの役職でも、タイヤの状況を仔細に見てエンジニアに伝えることは続けているんですね。これもジョゼフの無線だったと思いますが、レース中に何度か「ヒロシがこう言っているから大丈夫だ」というのを聞いたことがあります。現場エンジニアやドライバーからの信頼を感じました。

今井「〝だから文句言うな〟という意味で使われているのかもしれませんが（笑）。レース中に交換されたタイヤ表面を見たり、データを確認したりして、フィードバックはつねに行なっています」

——今季も終盤に入りました。今後の見通しを教えてください。

今井「散々だったオランダがまったく頭の中から離れません。その後のイタリア、ロシアはそれなりにうまく運びましたが、まだレースはたくさん残っていますし、フェラーリもいい位置につけている。いまのポイント差は1レースでひっくり返りますから、毎レースしっかり戦っていくしかない。厳しい状況です」

コロナ禍で体制が進化——その成果が躍進へとつながっていく



McLaren

——アンドレアス・ザイドルがチーム代表に就任したことで、チーム運営の方向性、レースの戦い方は変わりましたか。

今井「そのような変化があっても、一夜にしてガラッと変わるものではありません。なかなか自覚するのは難しいです。現場では以前もいまも、結果を出すことにフォーカスしていますから、その意味ではあまり変わらない。ただいろんな意味で〝ワンチームで一緒にやろう〟という方向性がチーム内に浸透していることは確かです。私に限って言えば、仕事しやすい環境を作ってもらっている。現場の他のエンジニアが仕事しやすい環境を作ることが私の仕事ですから、そうした一連の流れが少しずつ進んでいますよ」



不運にも金曜日にトラブルに見舞われた名取。会見では「テストメニューをまったくこなせていないなかでのトップタイムだったので、仕上がりは悪くなく、普通に走れば勝てる力があったと思います」と振り返った。

S.Kusakai

タイトル争いは接触で決着……
結末に「複雑な気持ち」も戴冠の名取は飛躍を誓う

Text：平野隆治（Ryuji Hirano）
Photo：草皆茂則（Shigenori Kusakai）／SFLアソシエーション（SFLA）

全日本スーパーフォーミュラ・ライツ選手権（SFL）の今季最終ラウンド、第6大会（第15、16、17戦）が、10月15〜17日にツインリンクもてぎで開催。第16戦が終了した段階で、B・MAXレーシングチームの名取鉄平がチャンピオンに輝いた。

名取は富士で行なわれた第1大会からSUGOでの第4大会まで毎ラウンドで勝利を重ね、選手権をリード。今大会を迎えた時点で名取のほかに戴冠の可能性を残していたのは、トムスのジュリアーノ・アレジと戸田レーシングの佐藤蓮だけ。名取は第5大会でもタイトル確定の可能性があったが、思うような結果を残せず、悔し涙を見せていた。

今大会に際し「タイトル争いよりも（レースそのものを）楽しみたい」と思いを口にしていた名取だったが、金曜日の専有走行でトラブルに見舞われ、エンジン交換によるグリッド降格ペナルティを受けることになった。それでも、公式予選でトップタイムをマークすると、第15戦は4位でフィニッシュ。このレースで優勝したアレジに差を詰められたが、タイトル獲得に一歩前進した。

第16戦では2番グリッドから発進。スタートでは、第15戦の時点でチャンピオンの可能性がなくなった佐藤が3番手グリッドから一気にトップを奪った一方、名取はやや加速の鈍ったアレジに接近。そして、3コーナーでアレジのインに飛び込むも接触した。これにより、アレジは左フロントタイヤをパンクして2ラップダウンに。名取はフロントウイングを交換するためにピットへ戻ったことで大きく順位を落とした。結局、名取は10位、アレジは12位でレースを終えたが、この結果により名取の戴冠が決まった。

名取はレース後すぐにトムスのピットを訪問すると、アレジに陳謝。両者は握手をかわした。その後の会見でも名取は「チャンピオン獲得の記者会見ではありますが、第16戦が終わった直後のいまの正直な気持ちは、3コーナーで接触してしまったジュリアーノ・アレジ選手とトムスのチームのみなさんに申し訳ない気持ちでいっぱいです」と、あらためてライバルへ謝罪の言葉を述べた。

また、今季の戦いについては「SFLは昨年から出場しているカテゴリーなので、全勝するくらいの覚悟で今シーズンに挑みました」とコメント。「開幕の富士大会では1レース目で勝ち、幸先よくスタートできましたが、すぐ2レース目で負けてしまい……。鈴鹿大会では3連勝できましたし、それ以降もレースウイーク中に1勝はできていたのですが、シーズン後半に入って、もてぎでは一度も勝てていないんです。もてぎ自体は得意なサーキットなので、もっと自分自身ががんばらないといけないと思っています」と悔しさをにじませた。

名取はホンダの育成プログラム出身。2019年は角田裕毅とともにFIA F3選手権に参戦したが、翌20年に角田がFIA F2選手権にステップアップを果たした一方、名取は日本レース界に復帰していた。

「イギリスから帰国していい結果が出せず、ホンダの育成プログラムも外れ、本当に今年チャンピオンを獲れなかったらレースをやめる覚悟で戦ってきた。チャンピオンを獲れたのは、いまはうれしくはないですが、結果だけ見たら複雑な気持ちです」と、目標を達成するも苦い思いを口にした名取。「現状、自分に弱いところもありますし、ドライバーとして足りないところもあります。将来は世界で活躍できるドライバーになりたいです」とチャンピオンの称号を胸に、将来への飛躍を誓った。

SFLA

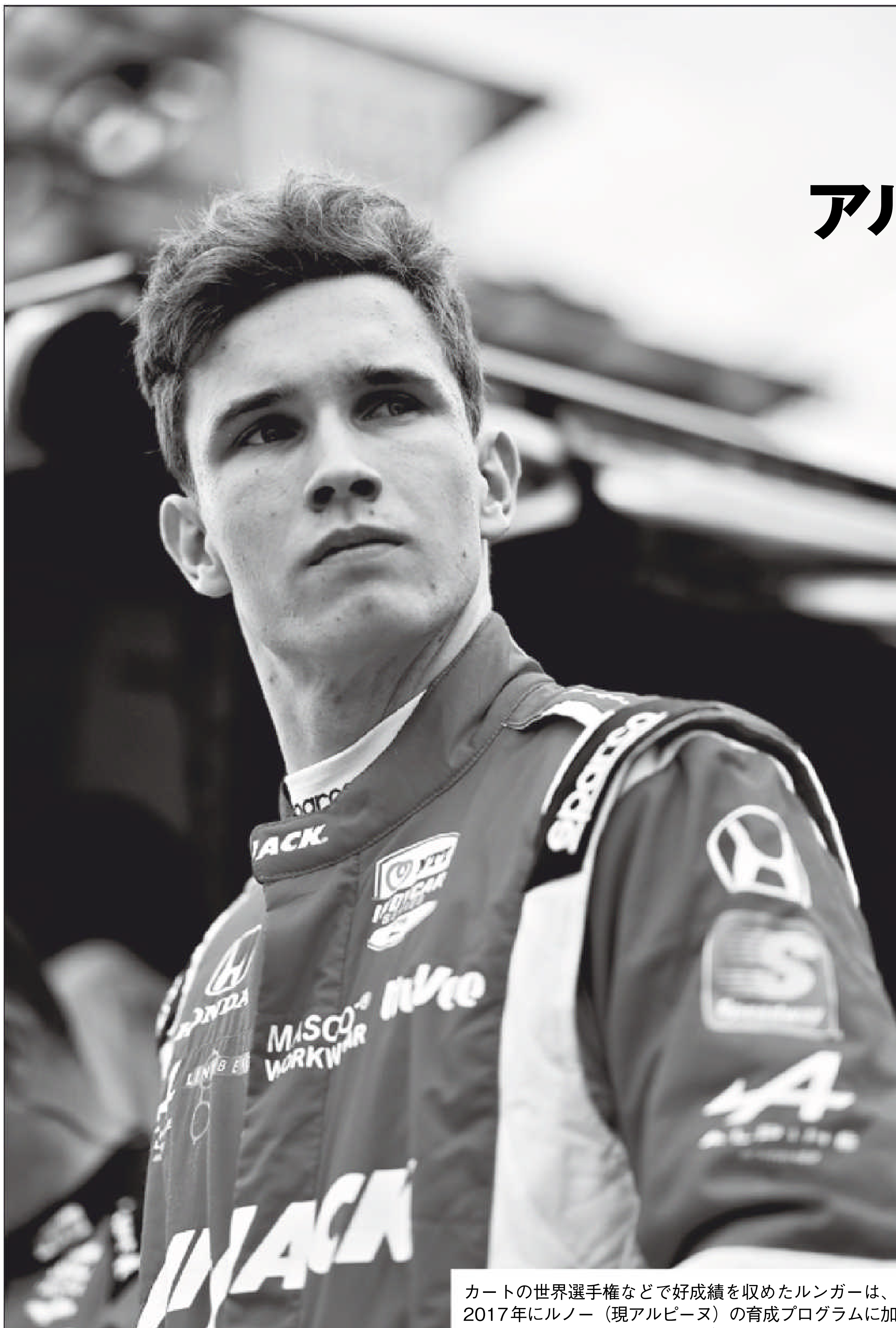


戴冠を決めるも、名取の顔に笑みはなかった。「シーズン前半の流れは良かったのですが、ここ最近は優勝から遠ざかっているので、第16戦はチャンピオンを決めることよりも、本当に優勝したかったです」と話していた。

琢磨離脱のRLLが若手ドライバーと契約

アルピーヌ傘下のルンガーが30号車でフル参戦へ

Text：autosport web
Photo：XPB ／ INDYCAR



INDYCAR

カートの世界選手権などで好成績を収めたルンガーは、2017年にルノー（現アルピーヌ）の育成プログラムに加入。FIA F3選手権などを経て、今季はFIA F2に参戦するかたわらインディカーデビューも果たしていた。

インディカー・シリーズに参戦するレイホール・レターマン・ラニガン・レーシング（RLL）が10月20日、クリスチャン・ルンガーと複数年契約を結び、2022年シーズンにチームの30号車のドライバーとして迎えることを発表した。

ルンガーはデンマーク出身の20歳。今季はアルピーヌの育成ドライバーとして活動しており、FIA F2選手権にARTグランプリから参戦している。その一方で、RLLからインディカーのテストを実施。そこで好印象を与えると、8月にインディアナポリス・モータースピードウェイのロードコースを舞台に行なわれた今季第12戦にスポット参戦し、インディカーデビューを果たした。同イベントでは、強豪ドライバーに劣らない速さを見せて予選4番手を獲得。決勝は12位で終えたものの、リードラップを記録するなど、一躍注目の的となっていた。

「RLLからインディカーに参戦できることにとても興奮している。彼らは素晴らしいチームで、今年シリーズにデビューしたとき、僕をとても歓迎してくれた」と、ルンガーはRLL加入発表のリリースにて喜びの言葉をつづっている。

「これは完璧な選択であり、キャリアの次のチャプターを始めることができてうれしいよ。8月にインディアナポリスでレースをしたときは、とてもオープンマインドだった。その経験をもう一度味わいたいという欲求を高めていたので、プロのレーシングドライバーとしてフル参戦できる機会に恵まれたのは名誉なことだ」

来季、ルンガーはフルタイムドライバーとしてシリーズに臨むにあたり、オーバルレースにも初挑戦することになる。

「もちろん、まったく新しい挑戦になるだろう。とくに、これまで走行したことのないオーバルでのレースがそうだ。学習するのは早いほうだと思いたいので、実践することは素晴らしい経験になるだろうね。一所懸命にがんばりながらレースを楽しむ以外は、あまり期待していないよ。結果が出てくれることを願っている。インディカーに挑戦する前に、僕はいまF2を終えることに集中しているが、早く体験したいと思っている」

RLLの共同オーナーのボビー・レイホールは「クリスチャンが今後数年間、我々と一緒に働けることを非常にうれしく思っている。インディアナポリス・モータースピードウェイのロードコースで見せた彼のパフォーマンスには誰もが驚いた」とコメント。

「彼がした仕事は、我々の予想を超えていた。もう少し経験を積めば、パフォーマンスはさらに力強かっただろう。チームの全員がとても満足しており、ソーシャルメディアやオンラインでのファンからの反応も大きく、パドックでポジティブな話題を生んだ。知らない人もいるかもしれないが、彼は食中毒を患っていたので、その日は100％の状態ではなかったんだ。でも非常にいいウイークエンドだった。クリスチャンとの長い関係を楽しみにしているよ。彼はすぐにチームとうまく調和する素晴らしい青年であり、これからともに戦うことを我々はみんな楽しみにしている」

なお、RLLは10月頭に、今年を含む通算5年にわたりチームに所属した佐藤琢磨の離脱を明らかに。また、同月11日にはジャック・ハーベイと契約したことを発表している。



XPB

ルンガーはF2フル参戦2年目となる今季もARTグランプリからエントリー。開幕戦バーレーンのスプリントレース2では2位表彰台を獲得しているが、第6戦ロシア終了時点でランキング11位に沈んでいる。

Translation：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：Mercedes

トニー・ドジンズ ● Tony Dodgins
Nationality : United Kingdom

数字から見る歴代チャンピオンの“傑出度”

ハミルトンは史上最高のF1ドライバーか

ロシアGPでハミルトンが通算100勝を達成した
今回は記録上では前人未到領域に踏み込んでいる現役王者の
歴代王者との相対的なパフォーマンス差を見ていこう

第15戦ロシアGPの劇的な幕切れは、じつにブリティッシュな香り漂うものだった。キャリア初のポールポジションを獲得したランド・ノリスは、決勝でも素晴らしい走りで首位をキープし、初優勝も成し遂げるかと思われた。

しかし、勝利の女神はノリスに微笑んでくれなかった。レース終盤に雨が降り始めてからも、ノリスは背後のルイス・ハミルトンを抑え続けた。ところが、チームからのタイヤ交換の打診に対し、ノリスは誤った判断を下してしまう。公平を期して言うなら、ハミルトンもステイアウトを主張したが、さらに雨が強くなったタイミングで、ノリスより早くピットへと向かった。こうしてノリスの初優勝の夢は潰え、代わりにハミルトンの通算100勝の偉業が達成された。

通算勝利数とタイトル獲得数の関係は、F1ファンにとってはなかなか興味深い数字と言える。たとえばファン・マヌエル・ファンジオは生涯24勝を挙げ、1951～58年に５度のタイトルを獲得した。1960年代のジム・クラークは、25勝で２度のタイトル。ジャッキー・スチュワートは当時の最多勝利記録を更新する27勝を挙げて、３回チャンピオンになった。

その記録を最初に破ったのがアラン・プロストで、最終的に51まで記録を伸ばし、マクラーレンとウイリアムズに４度のタイトルをもたらした。そのプロスト以上に勝ったドライバーが、その後３人現れた。53勝（今季第16戦トルコGP終了時点、以下同）のセバスチャン・ベッテル、91勝のミハエル・シューマッハー、そして100勝のハミルトンである。

しかし、私を含め多くの人々にとって、世界最高のF1ドライバーと呼ぶにふさわしい名前が、ここまで列挙されたなかにはない。そう、アイルトン・セナである。生涯41勝を挙げ、マクラーレン・ホンダで88年、90年、91年にタイトルを獲得。その後、94年のイモラの事故によりその生涯を終えた。セナはポールポジション獲得数でも65の記録を持っていたが、のちにシューマッハーが68に塗り替え、現在はハミルトンが101まで数字を伸ばしている。

言うまでもなく、ドライバーのパフォーマンスは乗るマシンと密接な相関関係がある。セナがF1を戦った10年で、勝てるマシンを手にしたのはせいぜい３年だけだった。対照的にシューマッハーは16年中７年で最強マシンに乗っていた。今年が15年目となるハミルトンに至っては、少なくとも10年でベストマシンに恵まれた。とりわけここまでの８年間のメルセデスは、圧倒的な強さを誇ってきた。その意味でハミルトンがあらゆる記録を塗り替えてきたのは、とくに驚くことではない。

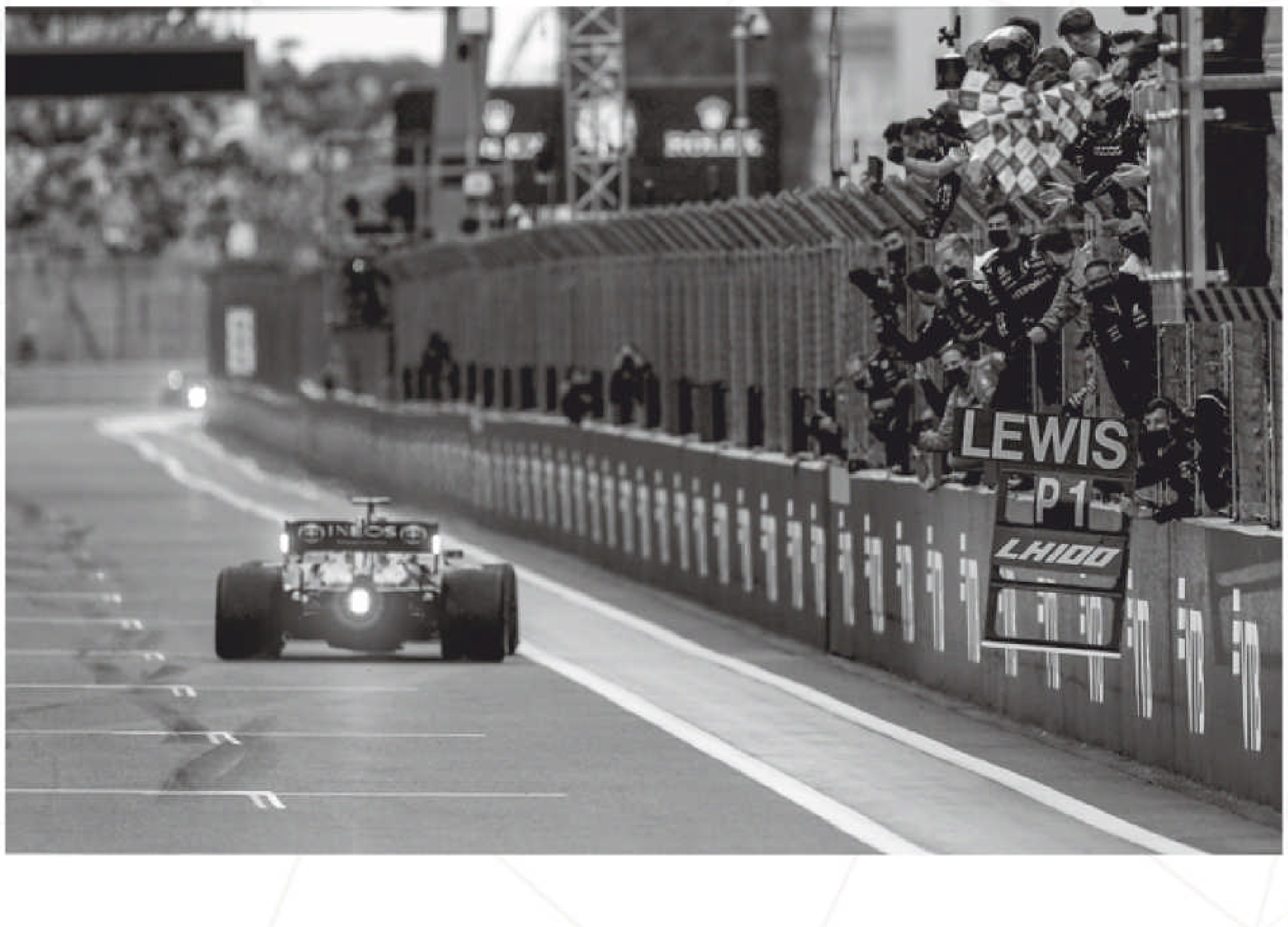
また、ポールポジション101回という記録から、ハミルトンは一発の速さが飛び抜けていると思われがちだ。だが、私はそれには同意できない。ハミルトンが100ポールを達成するのに269戦を要したのに対し、セナは162戦で65ポール。ポール獲得率は37.17％と40.12％と約３％劣る（シューマッハーは22.07％）。

レース本番はどうだろう。たしかにセナには物議を醸したレースが多く、90年の日本GPではプロストに故意にぶつかった。その一方で前年の同GPではプロストに接触されタイトルを失っている。１年越しの復讐と見るべきだろう。

ハミルトンはセナよりもレース巧者だろうか。ミスが少ないのは間違いない。接近戦における本能的なドライビングは、手放しの賞賛に値する。しかし人はプレッシャーに晒されたときに多くのミスを犯すもので、マックス・フェルスタッペンと熾烈なバトルを繰り広げている今季は、明らかにミスが多い。イモラでのコースアウトは、今年、そして来年チームメイトであるバルテリ・ボッタスとジョージ・ラッセルのアクシデントにより提示された赤旗で救われた。だが、バクーでは再スタートでボタン操作の致命的なミスで優勝をフイにした。ブダペストではフォーメーションラップ中にピットに入らないミスを犯し、モンツァの衝突は彼だけの責任ではないにせよ、フェルスタッペンにスペースを空けていればリタイアせずに済んだ。

ハミルトンは偉大なドライバーだが、最高とは言い切れない。マクラーレン時代のハミルトンの勝利数は21で、一方のメルセデス移籍後は79勝を挙げている。単純に年間10勝ペースだ。そしてライバルは、チームメイトだけだった。

彼は素晴らしいドライバーだ。しかし、史上最高なのは、私にとってはセナなのだ。



今号のレポーター

サム・コリンズ

Sam Collins

F1からGTレースまで幅広くカバーするイギリス人ジャーナリスト。スーパーGTやスーパーフォーミュラの情報にも精通しており、日本現地での取材経験も豊富。東京五輪で話題となった、日本の"コンビニメシ"の優秀性をいち早く見抜いていた。

from
World Pressroom

各国モータースポーツ最新事情　Lap_217

本当に大丈夫？ 空飛ぶクルマでの"有人"レースは実現するか

「空を飛ぶクルマ」は昔から人々が夢想してきた未来の乗り物のひとつとして挙げられる
それを用いた野心的なレースプロジェクトが立ち上がっているようだが、まだまだ課題は多いようだ

Translation : 神田美穂（Miho Kanda）
Photo : Airspeeder

今回のネタは、モーターレースといっても私たちがよく知っているようなものではない。イギリスで立ち上がった新しいレースシリーズ"Airspeeder"は、自動車レースやドローンレース、エアレースをミックスしたようなものだが、そのいずれともちょっと違う。

ドローンレースは目新しいものではない。近年はRCドローンが倉庫内を信じられないような速度で飛び回るレースが世界中で多数開催されているが、こうしたレースで使われるものはおもちゃの域を超えない小さなデバイスだ。その一方、Airspeederは人間が乗り込むことを想定している。実際に人間が乗って操縦することから、このシリーズは「世界初の空飛ぶ自動車のレースシリーズだ」と説明している。しかし、マシンを見ると正確な表現だとは言えないように思う。マシンには車輪がないのだ。垂直離着陸機なので、自動車という表現は適切ではないだろう。

昨今の新しいモータースポーツシリーズによく見られるように、全パイロットが同じスペックの電動の空飛ぶ"クルマ"を使うことになる。"The Speeder"と名づけられたマシンの最高速は200km/hで、0-100km/hは2.3秒だ。バッテリーは約20分持続するが、レース中にパイロットはピットストップし、バッテリー交換を行なわなければならない。車重400kgのマシンのモノコックはカーボンファイバー製で、形状はボブスレーのソリのようだが、モーターで駆動する４つのプロペラがついていて、まさに特大サイズのドローンのようだ。

Airspeederは、エアレースやRCレースというよりも、F1に近いものを目指している。フリー走行、予選、メインレースを行ない、さらに地上のスターティンググリッドにドライバーを勢ぞろいさせるという、モータースポーツの典型的なフォーマットをモデルにしたいと考えているようだ。

また、レースをする際の高度は地上10～60mとなるので、従来のエアレースよりは、むしろスターウォーズのポッドレースに近い感じになるだろう。Airspeederは砂漠や凍てついた山岳地帯、ジャングル、外洋といった究極の環境でのレース開催を目指している。

これは単なる空想のアイデアではなく、実現を目指して考えられているのもので、イギリスに拠点をおくシリーズプロモーターはすでにマシンのテストを開始している。彼らは今年中に初レースを開催したいと考えていたが、初期のテストは成功しなかったといっていいだろう。開発の初期段階にグッドウッドでテストされた無人の機体は、突然制御不能に陥って空高く舞い上がり、高度8000フィートまで上昇、ロンドンのガトウィック空港の進入路に入ってしまった。最終的にバッテリーが切れて墜落したのだが、幸い怪我人はいなかった。検証の結果、The Speederは非常にクオリティの低い造りだったことが判明した。標準的な基準を満たしておらず、飛行にはまったく適していなかった。しかし、報告書は「これは明らかにプロトタイプ機だった」と指摘しており、製作者がすでに同じ過ちを繰り返さないように変更を加えたことを評価している。

この事故や、ほかにもさまざま問題点があることから、飛行中のマシンに乗ってみようという勇敢な人間は誰もいない。最初のレースは無人機だけのレースになるだろう。つまり実質的には、巨大なRCドローンのレースになる。

この斬新なアプローチによって、パイロットつきのレースを間もなく見ることができるようになるかもしれない。そうはいっても、本当に先駆的なアイデアであるがために、多くの事故が発生する可能性は高い。Airspeederが本格的に軌道に乗ったとしたら、私たちが考えるモータースポーツという概念が覆されることになるかもしれない。だが、うまくいかなかったときは、実現しなかった斬新なアイデアのひとつで終わってしまうだろう。



The Speederの製作を担当したのはオーストラリアのシドニーを拠点とするスタートアップ企業のアラウダ・レーシング。コクピットには最新技術が導入され、拡張現実HUDによりドライバーは自車のパーツや、コースレイアウトをバーチャルで見られるという。

Text
大串 信
Makoto Ogushi

ドライバーの生の声とメディアの役割

ツインリンクもてぎで開催された全日本スーパーフォーミュラ選手権シリーズ第６戦での雑感である。

つくづく思ったのは、レース解説やレポーターとしてレーシングドライバーがホントに良い仕事をしているなあということだった。今回のレースではご存じのとおりレース解説を土屋武士、レポーターを柳田真孝が担当したのだが、競技者としてレースに関わっていたからこその情報を提供してくれていた。そういえばスーパーフォーミュラ以外でも、福山英朗とか松田次生とか三浦愛とか、非常に素晴らしい仕事をする。

ファンに対して情報を提供するという意味では僕たちメディアは同じ立場にいるわけだが、どんなに頑張ってもとても太刀打ちできないなと舌を巻かざるをえない。もちろん舌を巻いているだけでは僕たちの存在意義はなくなってしまうわけで、では僕たちにできることは何なのかを考えなくてはいけない。

実際、僕の場合この手の悩みはもう何十年も前から抱えていて、あれこれ考えていま自分の仕事をこなしているわけだが、それが正しいのか、そういう仕事に意味があるのかについてはいまだに自信が持てないでいるし、たぶんこの先も悩み続けたままで終わるのだろう。ただ、僕の悩みはファンにとってはどうでもいい話で、レーシングドライバーの皆さんが情報発信役として活躍してファンを楽しませてくれるならそれに越したことはない。僕は自分の存在意義は何なのかを考えながら、自分なりの仕事をいましばらく続けることにする。

シリーズチャンピオンになった野尻智紀については別項で語ったのでここでは触れないが、大津弘樹の初優勝には心から祝福を贈りたい。HFDPでのFIA-F4、戸田レーシングでのF3、スリーボンド・ドラゴコルセでのF3と、たまたま縁あって近くで見てきただけに、どこか特別な思いがする。レース後にコメントを求めても、いつも自分の走りについて非常に冷静な分析を聞かせてくれる選手で、取材者としてはとてもありがたいのだが、ライバルと格闘して上への し上がるためにはもっと感情を前面に押し出してもいいんじゃないかなあと心配になることもあったものだ。

今回、ひとり濡れた路面でスリックタイヤを使いポールポジションを獲得したのはアグレッシブな闘い方でお見事だったが、決勝のスターティンググリッドでのインタビューで「ものすごく調子悪い」と思わず口にしてしまったのを見ていて「おいおい、そんなに弱気で大丈夫か」と心配になった。おそらく大津を知る多くの関係者が、口には出さないまでも不安を抱えてスタートを見守ったのではないか。僕も、大津には悪いがいままでの大津のレースを思い起こすと、たぶん決勝では後方から攻め立てられて追い落とされてしまうのではないか、と勝手に予想していた。

しかしいざ決勝レースが始まってから大津が見せた見事なレース運びは、僕の予想を完璧に裏切ってくれた。レース終盤、ファステストラップを並べて追撃を振り切った走りには、どこにこんなパワーを隠していたんだよと仰天させられた。取材者として予想が大外れするのは決して褒められた話ではないけれど、じつにうれしい展開だったのでよしとしよう。

週が明け、いつもの仕事場でレースを思い出しながら仕事を始めたら、レースを終えた選手や関係者がSNSにさまざまな情報を上げ始めた。なかでも目についたものを紹介しておこう。

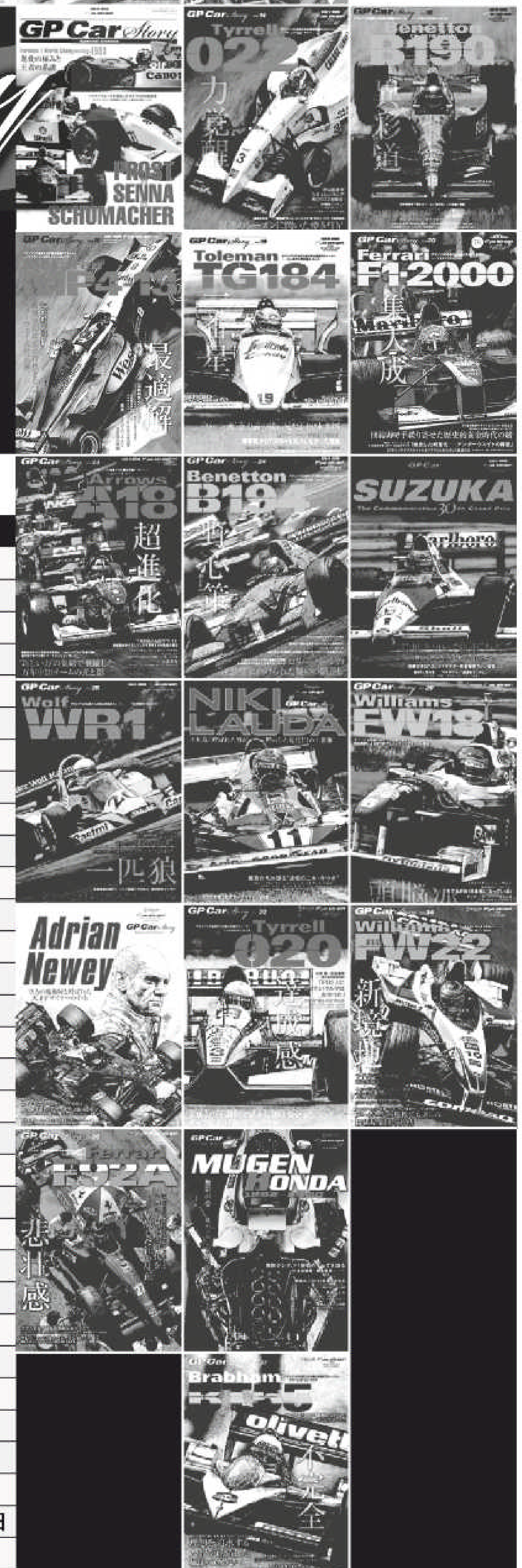
まずコースマーシャルを担当していたらしい方が、コースオフした関口雄飛について語っていた。サービスロードまで引き出し積車に乗せて回収した際、関口が作業に関わったマーシャルひとりひとりに目線を合わせてお礼をしていったと言うのだ。関口はこの週末、雨のなかの走りだけではなく素晴らしいファインプレーをしていたのだなと驚いた。これもまたプレスルームにいては知り得ない情報である。

レース中、平川亮と接触した山本尚貴が、自分の言葉で状況を分析したうえでミスを認め、あらためて平川のみならず関係者やファンに対して謝罪したことにも、さすがチャンピオンと感心した。選手自身がこうしたコメントを発信するようになると、本当に僕たちメディアの出番はなくなりそうだ。もちろん、まだまだ僕たちでなければできない仕事があると信じて、感心するだけで終わらず精進しようとつくづく思った。



Photo：吉田成信（Shigenobu Yoshida）





auto sport CONTENTS

auto sport 2021年11/12号（隔週金曜日発売）
2021年10月29日発売　第58巻第20号　通巻1563号

No.1563 11/12号

発行人：星野邦久　　編集人：田中康二
発行元：株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部　TEL 03-6897-4611
SAN-EI CORPORATION　PRINTED IN JAPAN 大日本印刷

CREW

Chief Editor	田中康二	Koji Tanaka
Editorial Staff	角田五十四	Isoshi Sumida
	三浦康宏	Yasuhiro Miura
	髙橋和清	Kazukiyo Takahashi
	水谷素子	Motoko Mizutani
	高藤昌洋	Masahiro Takato
	廣本　泉	Izumi Hiromoto
	佐藤彩子	Ayako Sato
	上坂元 宏樹	Hiroki Kamisakamoto
Art Director/ Designer	原　靖隆	Yasutaka Hara（Nozarashi.inc）
Designer	本間将一	Shoichi Homma（Homma Shoichi design office）
	大川由以奈	Yuina Ohkawa（Homma Shoichi design office）
DTP Staff	樋口義憲	Yoshinori Higuchi
	片山健一	Kenichi Katayama
Publishing Manager	有冨誠一郎	Seiichiro Aritomi
Cover photo	平田　勝	Masaru Hirata

FROM PIT CREW

●2年ぶりに開催されたスーパーGT九州大会。ホンダにとってゲンの悪いオートポリスを、これまで勝てそうで勝てなかったARTA NSXが制した。同じ週末、時差14時間のF1アメリカGPもスーパーGTに負けず劣らず壮絶だった。フェルスタッペンとハミルトンの戦いは「スタート直後の攻防」から「ラスト3周」の息詰まる展開まで、まるで映画のようなレースだった。2014年のハイブリッド時代に入ってからメルセデスが圧倒的な強さを見せているコースでの勝利には一勝以上の価値がある。「ホンダにとってのアメリカGP」という意味ではアイルトン・セナが勝ってから30年ぶりの優勝で、また“10月24日”（1965年）はホンダがRA272でF1初勝利をおさめた日でもある。偶然と言ってしまえばそれまでかもしれないが、これまで「勝てなかった」という事実にはそれ相応の理由があるはずで、そこをひっくり返したことには大きな意味がありそうだ。スーパーGTも、F1も今季の残りレースを占ううえで、見どころの多い週末だった。　（田中）

●今号のP60～65ではアルファロメオとザウバーの関係について両社のCEOについて語ってもらいました。彼らの“ロゴだけ”という関係には個人的に疑問を持っていたのですが、この記事を読んで納得。と、次に気になるのはアストンマーティン。新しいファクトリー建て始めたり、SCやら何やらとしてアストンマーティンが走るようになったりして、F1での存在感を高めてきています。彼らのアレやコレについてもやりたいなぁ、と画策中です。　（きゃりー）

On the EDGE —— 情報がレースをもっと楽しくする

FEATURE

IRREGULAR

REGULAR

3連覇の立役者、前ポルシェ競技部門トップが語る

黄金期と“これから”

Enzinger

C.Bauer/Porsche AG



2021年9月末、フリッツ・エンツィンガーがポルシェモータースポーツの責任者の職から正式に退任した。エンツィンガーは、名実ともにポルシェモータースポーツのボスであった。今後は親会社フォルクスワーゲン（VW）グループ全体のモータースポーツ活動を統括する役割を担うことになるが、ポルシェからの離別を機に、インタビューを行なった。

「ここにあるのはすごく特別なもので、ル・マン24時間の優勝トロフィーなのです。本来は1年後に返却しなければならないのですが、3年連続で優勝した場合に限り、このトロフィーを永久に保持することができるのです」

ポルシェミュージアムの施設案内をする女性ガイドが、ここを訪れていた年配のカップルに展示コーナーを案内しながら、ポルシェに関するあらゆることをこと細かく説明していた。そして、ポルシェがラリーやレース活動で獲得した数千個ものトロフィーのうち、限られたトロフィーが天井から吊るされている特別な展示エリアを案内したとき、ル・マンの優勝トロフィーにまつわる解説をしていた。ちょうどそのときに筆者とエンツィンガーがそのコーナーを通りかかったのは偶然だったが、ガイドの説明を聞いたエンツィンガーの顔に笑みが浮かんだことはしっかりと覚えている。彼こそがポルシェのLMP1プロジェクトを主導した人

物であり、ポルシェの競技活動の歴史のなかでもひと際輝かしい黄金時代を築いたその人であるのだから。

ＬＭＰ１クラスの全盛期だったＷＥＣをつぶさに追い続け、15～17年にル・マン３連覇を果たしたポルシェの本を３冊執筆した私は、エンツィンガーとは常に非常にいい関係を築いてきた。私は彼の率直な態度、自分の意見を述べることをためらわない性格、何より彼の正直さに好感を持っている。なぜなら、彼は長年にわたり常に私のために嫌がることなく時間を割いてくれていたからだ。今回も、退任発表後に取材依頼をしたところ、すぐに日時の提案が届いた。「ミュージアムでやろうか？」というエンツィンガーの提案に私は「もちろんです」と答えるほかなかった。取材当日、ミュージアム内のエキシビションホールを一緒に歩いていたとき、エンツィンガーはポルシェ９１７の前で足を止めると「これを見ると私が初めて訪れたレースのことを思い出すんだ」と語り始めた。

「私はエステルライヒリンクから50㎞ほど離れた場所に住んでいた。父がクルマでサーキットまで送り迎えをしてくれたので、できるだけ遅く迎えに来てもらったことをいまでも覚えている。私が初めてＦ１を観戦したのは70年８月にパーマネントコースで開催された初めてのオーストリアＧＰで、まだヨッヘン・リントが現役だったころのレースだ。それからスポーツカーの１０００㎞レースではポルシェが出場していた。そこから私のモータースポーツへの情熱が始まったんだ」

Looking Back, and Looking Ahead

ル・マン24時間

The Farewell INTERVIEW ―― Former Porsche's Head of Motorsport

Fritz
フリッツ・エンツィンガー

ポルシェは2015年からル・マン24時間3連覇を達成した
これは同社の歴史でももっとも偉大な功績のひとつだが
それを主導した"ボス"が今年9月末をもって勇退
これを機に当時の思い、そしていまから将来への考えを聞く

Text：ルネ・デ・ブール（René de Boer） Translation：新井宣之（Nobuyuki Arai）
Photo：クリストフ・バウアー（Christoph Bauer/Porsche AG）／Mercedes／Porsche AG

機械工学を学んでいたエンツィンガーは、学生時代に多くのレースに出場し続け、自然な流れで80年代初頭にＢＭＷに入社した。

「私はシャシー開発部門の若いエンジニアだったが、エステルライヒリンクでのグランプリを再び観戦すべくピットに潜り込んだ。当時ＢＭＷモータースポーツの責任者だったディーター・シュタッパートは私と同じオーストリア人だったので、１時間だけでいいのでピットにいていいかと尋ねたのだが、結局その日の夕方までずっとピット内で過ごすことができた。そしてそこで、モータースポーツこそが自分のやりたい仕事なんだと確信した」

エンツィンガーの念願がかなったのは86年で、晴れてＢＭＷモータースポーツに加入。調達の仕事から始め、その後ロジスティック部門などを経て、異例の早さでスポーティングオーガニゼーションの責任者にまで上り詰めた。

「スーパーツーリング、マクラーレンとのスポーツカープロジェクトなどで成功を収め、そしてウイリアムズと組んでル・マン24時間に出場し、99年には総合優勝を果たした。しかし、その年にはすでにマリオ・タイセンとゲルハルト・ベルガーと交代でＦ１の現場を訪れていて、翌年からのＦ１参戦プロジェクトに関わっていた」

ル・マンで成功をともにしたウイリアムズと組んで00年からＦ１に復帰したＢＭＷは、その後パートナーをザウバーに変えつつ09年までグランプリで走り続け、エンツィンガーもこのプロジェクトに全身全霊を傾けていた。Ｆ１撤退後は12年からのＤＴＭ復帰に向けた道筋を整える仕事を担当したが、彼らのＤＴＭ復帰戦を見届ける前に、ポルシェへ移籍することになった。

一時はクビも覚悟

「完全にゼロから新しい部門を立ち上げるのは非常にユニークだし、そうそうチャンスがあるわけではない。通常は既存の組織や構造にどのように対処していくかが重要だが、当時のポルシェでは私には完全に自由が与えられていた。それがポルシェというブランドの評判と相まって、非常に魅力的だった」とエンツィンガーはポルシェ加入当時のことを振り返る。



フリッツ・エンツィンガー●オーストリア出身。1980年代にBMWに技術者として入社すると、モータースポーツ関連業務に従事。ポルシェには2011年に加入し、WEC LMP1プロジェクトを牽引。15～17年にル・マン24時間3連覇を果たした。21年9月末でポルシェモータースポーツのバイス・プレジデントから退任した。

MGU-Hの廃止は正しい決断——

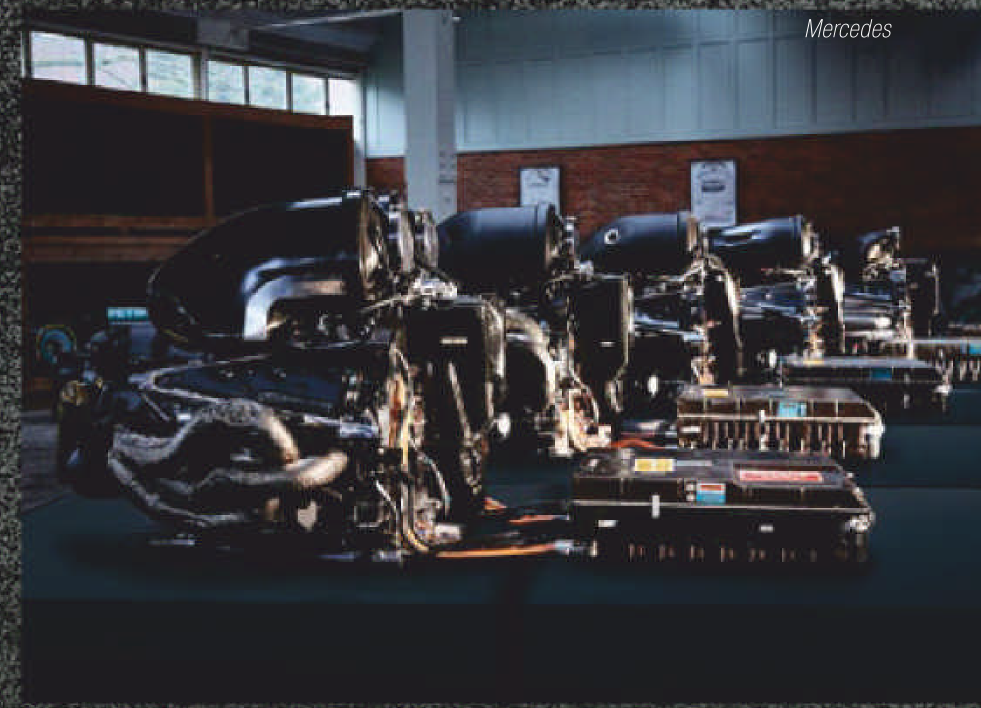
エンツィンガー氏が予見する F1の未来

本誌No.1562でも伝えたように、フォルクスワーゲン（VW）グループ傘下のブランドが、パワーユニット（PU）の技術規則の改訂を機にF1参戦を検討していると見られている。VWの競技活動を統括するエンツィンガーは、F1についてどのように考えているのだろうか。その問いに対し、彼は以下のように答えた。

「現在、F1が提示しているレギュレーションが施行されれば、今後もF1が成功し続けていくことに疑問の余地はない。高いレベルでのパーツの標準化を進め、内燃機関は合成燃料で動きつつ、全体の50％の性能しか発揮しないレベルまで役割を減らし、残りのパワーは電気が発生するという、これらすべての条件がクリアされればの話だ。また、参戦マニュファクチャラーにとっては内燃機関の開発が凍結されることになる。次のレギュレーションは2026年から31年まで有効だが、これが承認されたあかつきには、F1には素晴らしい未来がやって来ると確信している」

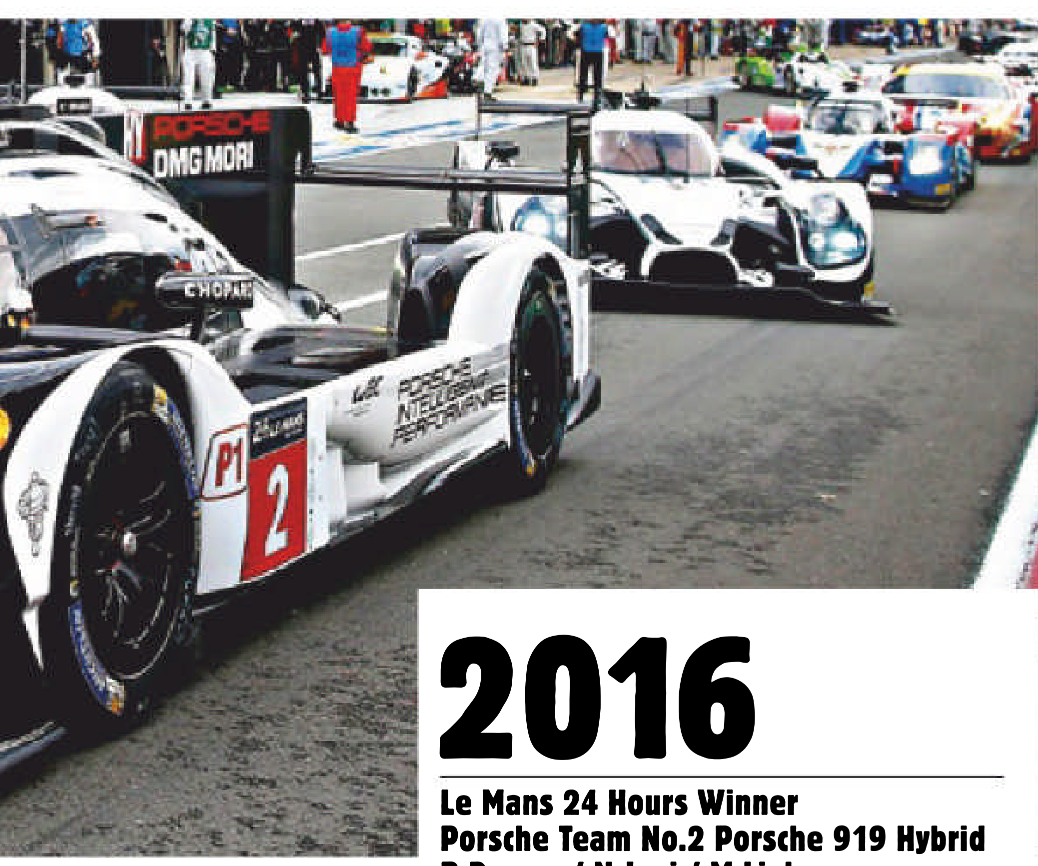
「もうひとつの重要な要素は、コストキャップの導入により、コストの上限を計算可能にすることだ。さらにリバティメディアからの分配金についても透明性が確保されるようになり、たとえば4位入賞すればいくらもらえるのか、までもが明確になった。また、F1の知名度の高さゆえスポンサーから集められる金額も以前とはまったく別のレベルになっている。そのため、方向性は絶対に正しいと言える」

「MGU-Hについては、市販車の生産には関係がないと言わざるを得ない。コストやテストベッドでの作業時間を考えると、これではいけないと思う。かつてポルシェではHを使わずに高効率の6気筒エンジンを作ったことがあるが、熱回生の技術がいかに複雑であるかは分かる。技術そのもののレベルが高いだけでなく、検証やテストに費やす時間も信じられないほど多い。だから、これらの要素をなくして燃焼室をシンプルにするという判断は絶対に正しいと思う。この方向性でいけば新規参戦が容易になるし、少なくとも現在のエンジンでは不可能だったレースへの参加が可能になるのではないだろうか」

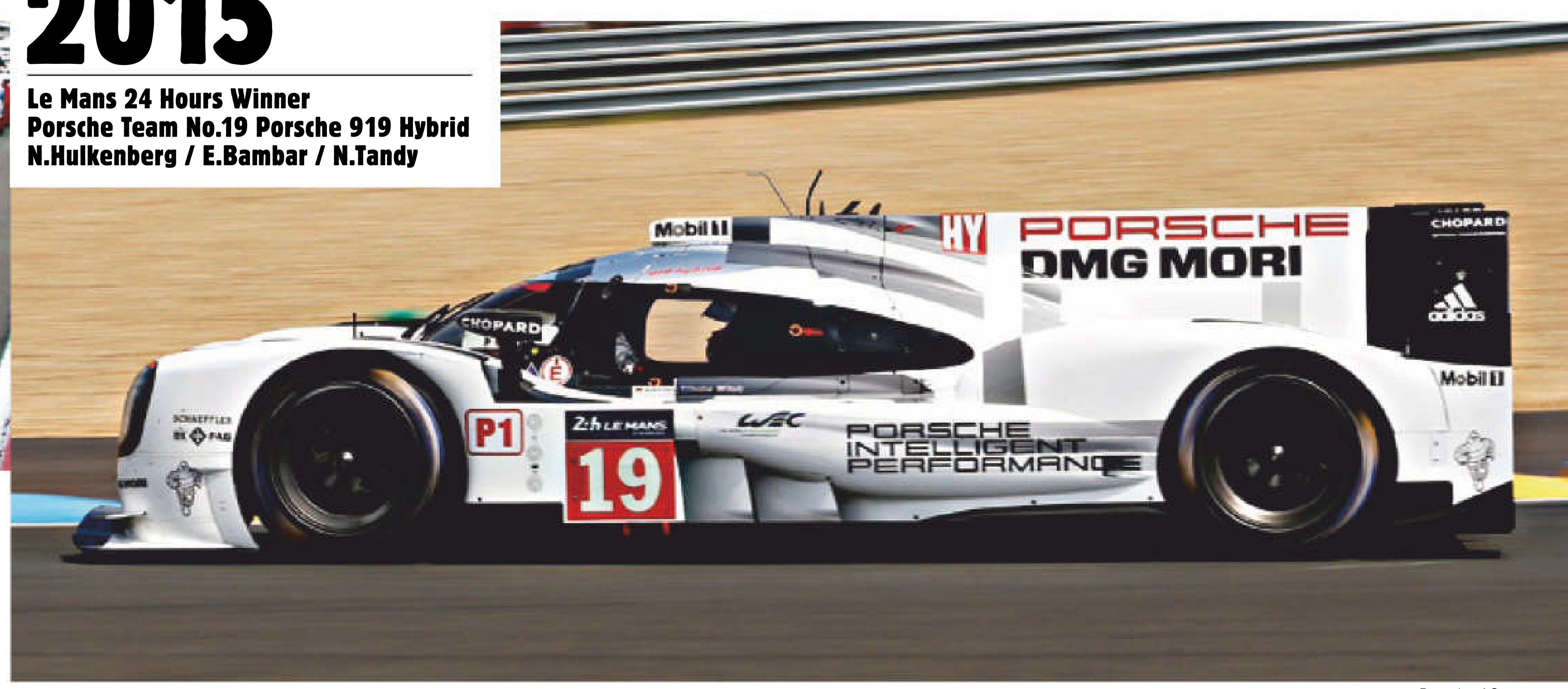

Mercedes

現行のF1パワーユニットはエンジンに加え、運動エネルギーを回生するMGU-K、そして熱エネルギーを回生するMGU-Hを搭載している。しかし、新規則制定に際しチームとマニュファクチャラーがMGU-Hの廃止に同意したようだ。

ル・マン優勝トロフィーを見ると、いまでも感情的になってしまう



2016
Le Mans 24 Hours Winner
Porsche Team No.2 Porsche 919 Hybrid
R.Dumas / N.Jani / M.Lieb



2015
Le Mans 24 Hours Winner
Porsche Team No.19 Porsche 919 Hybrid
N.Hulkenberg / E.Bambar / N.Tandy

Porsche AG

最初にポルシェと接触したのは11年のニュルブルクリンク24時間のときだった。その当時ポルシェのCEOだったマティアス・ミュラーと、技術開発部門の担当役員だったウォルフガング・ハッツが、取締役会で署名したばかりのLMP1プロジェクトの責任者にならないかとエンツィンガーにオファーしたのが始まりだった。エンツィンガーが「イエス」と答えるのにそれほど時間はかからなかった。

「最初は簡単ではなかった。というのも、当時はLMP1のハイブリッドカーに関する規則がまだ定まっておらず、ようやく制定されたのが12年になってからだったためだ。それでも、私はすぐにアレクサンダー・ヒッツィンガーをこのプロジェクトに迎え入れ、その数カ月後にはアンドレアス・ザイドルが加入した。ほかにもF1や他チーム、さらにポルシェ社内からも多くの人材を採用し、この巨大なプロジェクトが本格的に動き出したのだ」

13年にようやく919ハイブリッドが始動。しかし、新開発のV4エンジンの振動問題に直面した。そのため、新しいエンジンをイチから製造し直し、問題が解消されたか実証するためのテストが13年の年末に設けられた。

「ポルティマオで行なわれたあのテストは忘れられないものだった。開発に携わったすべてのスタッフが振動がないかクルマに手を乗せていたね。振動は小さくなったどころか、まったくなくなっていた！ もしこれがうまくいかなかったら、ポルシェでの私の仕事は終わっていただろう」

その後の輝かしい成績はご存じのとおりだ。ル・マン24時間3連覇、WECのドライバーズタイトルとマニュファクチャラーズタイトルをともに3連覇するなど、栄光のポルシェモータースポーツ史のなかでももっとも成功を収めた時代のひとつとなったのだ。その中心人物だったエンツィンガーの、ポルシェ時代の重要な瞬間を問うと、彼はまず「最初の勝利、14年のサンパウロ」を挙げた。

「あそこで自分たちができることを証明し、本当の意味で確認ができた。帰りの飛行機ではまったく眠れなかった。アドレナリンが出まくっていて、あのレースを何度も何度も頭のなかで繰り返しながら、コールドプレイの音楽をずっと聞いていた。そしてもちろん、ル・マンでの優勝。どの勝利にもそれぞれ特別な思い出があるよ。17年にル・マンで3連覇を達成しトロフィーを保持することができたのは本当に夢のようだった。3年連続で優勝すればトロフィーを返さなくていいという話を最初に聞いてから、それはほとんど執着に近いものになっていたからね。そして、そのトロフィーがミュージアムに展示されているのをいま見ても、感情的になってしまうほどだ。その後もWECで多くの優勝を重ねたことも思い出されるが、最後のレースとなった17年のバーレーンは、優勝はできなかったが感動的なフィナーレになった」

LMP1プロジェクト終了後、エンツィンガーはポルシェの全モータースポーツ活動の総責任者となり、独立した組織だった旧LMP1部門とGTレーシング部門を統合させる事業を担当することになった。

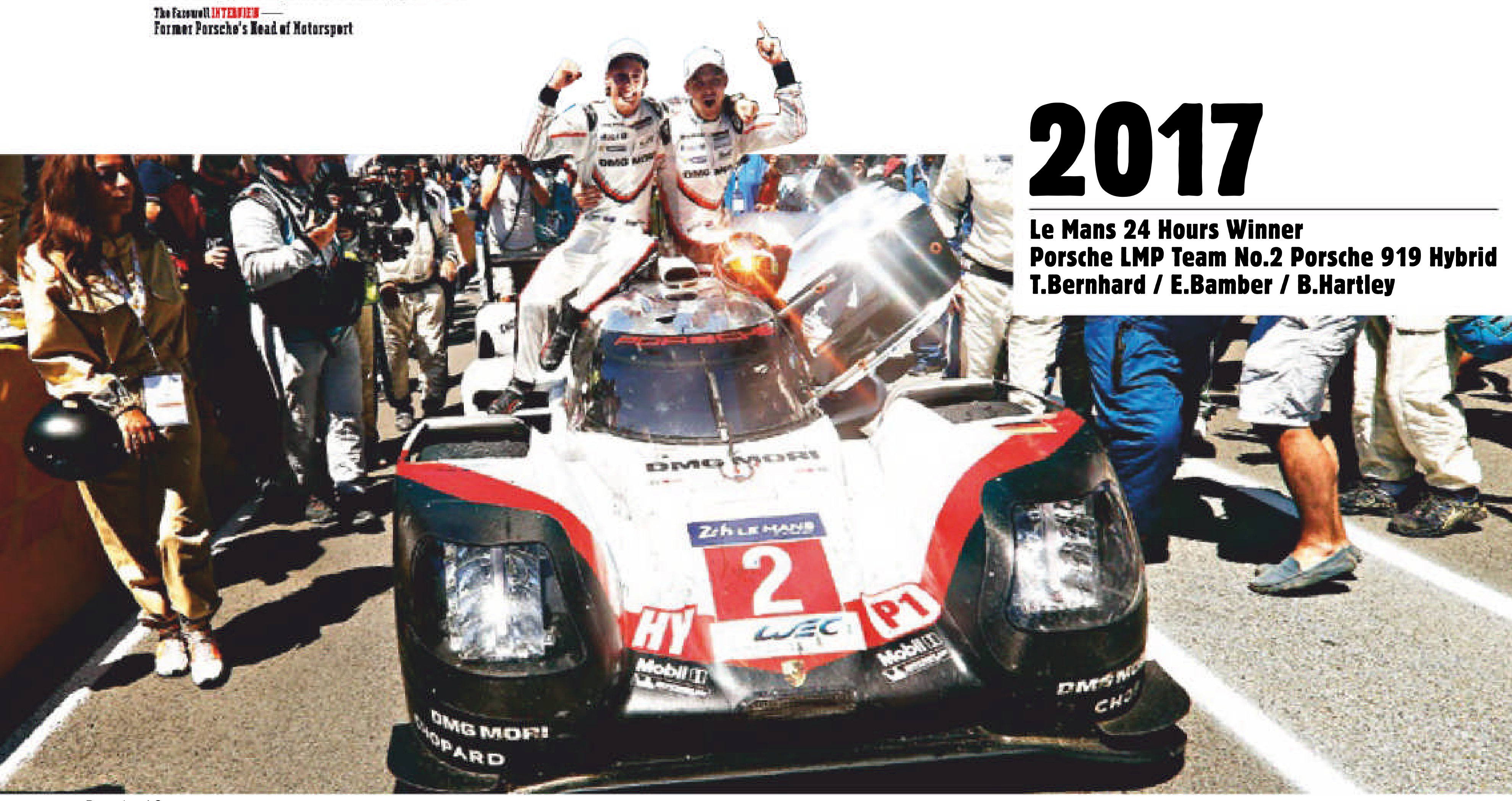
「私がポルシェに来て完全に独立したLMP1部門を立ち上げたころは、ときには羽目を外してしまったこともあったが、その後プロジェクトを大成功に導いたことで会社全体に大きな誇りが生まれた。いまでも、当時作った優勝記念Tシャツを着て工場で働いている人をよく見かけるよ。あの期間はポルシェにとって非常に成功した時代だったし、いま振り返ってもその一翼を担えたことに本当に感謝している」

過去の栄光を振り返るばかりでなく、エンツィンガーは今後についても非常にポジティブな考えを持っている。

「北米のIMSAとWECに同じクルマで参戦できるという視点は素晴らしい。そうなればカスタマーチームがワークスチームを打ち負かす可能性も大いに出てくるだろう。かつてのポルシェ962時代のようにね。また、5年間のホモロゲーションも非常に理にかなっていると思う。GTレースの将来についても私はかなり楽観的だ。ポルシェスーパーカップでは何の改造もせずにe-fuel（合成燃料）でレースができることをすでに証明しているし、それが将来の道筋になるかもしれない。そして、先日ミュンヘンで開催されたIAAモーターショーで、我々は将来に向けて電動カスタマーレーシングカーのコンセプトを発表した。フォーミュラEは従来のモータースポーツとは異なる観客層にも訴求できており、そのポテンシャルに大きな可能性を感じている。ただし、予選システムには課題があるがね。素晴らしい話が数多く進んでいます。もう私はポルシェでこれらのプロジェクトに直接関わっていないが、VWグループのモータースポーツ部門責任者として、これらの問題を注視している。私にとってこれ以上の場所はないよ！」


C.Bauer/Porsche AG

Fritz Enzinger
Looking Back, and Looking Ahead
The Farewell INTERVIEW — Former Porsche's Head of Motorsport


Porsche AG

2017
Le Mans 24 Hours Winner
Porsche LMP Team No.2 Porsche 919 Hybrid
T.Bernhard / E.Bamber / B.Hartley


Porsche AG

ポルシェは2014年にWECのLMP1カテゴリーに参戦を開始すると、翌15年からル・マン24時間において3年連続で総合優勝を達成。15年は19号車が中盤までにリードを築くとそのままトップでチェッカーを受けた。また、2位には17号車が入り、ワン・ツー・フィニッシュを飾った。16年は最終盤までトヨタに先行を許していたものの、ライバルがチェッカー直前にトラブルに見舞われ、2号車が逆転優勝。17年には序盤のピット作業により遅れていた2号車が終盤に向けて見ごとな挽回を見せ、3連覇を果たした。ポルシェはWECから撤退後、919ハイブリッドを改造し、世界中のサーキットでタイムアタックを行なう『919トリビュートツアー』を実施した。



ITR

DTM 2021 Season

The First Year of GT3 Era

スーパーGTと共同で作り上げたClass 1規定を捨て
今季から主流派カテゴリーであるGT3を採用したDTM
生まれ変わったシリーズの一年目が無事に終了したいま
あらためてこの決断が正しかったのかを考える

GT3化はアタリだったのか

［総括］“新生DTM”初年度で出た結論と今後の課題

Text：ルネ・デ・ブール（René de Boer） Translation：神田美穂（Miho Kanda） Photo：LAT／ITR／Red Bull

DTMにとって今季は、GT3マシンがグリッドに並ぶ初めてのシーズンだった。現実問題として、Class 1が終わりを迎えたあとにシリーズが生き残るための選択肢はこれしかなかったが、ほかのGT3シリーズのなかでDTMを際立たせる特別な要素が残されていた。レース展開は面白く、ここ数年と比べてはるかに多くのブランドが競い合い、優勝者の顔ぶれもバラエティに富んでいる。しかし、同時に選手権のイメージに泥を塗るような出来事もあった。

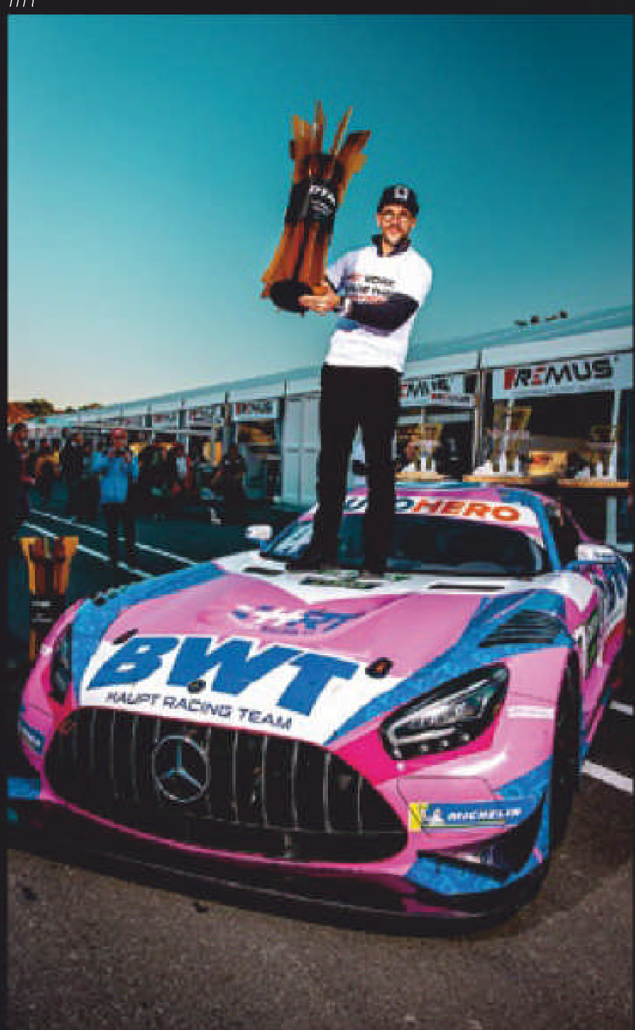
ドイツのモータースポーツ界にはこんな言い伝えがある。「何があろうと、DTMは生き残る」。ある意味、そのとおりだ。1980年代に誕生したこのシリーズは、途中3年間の休止期間があったとはいえ、2000年の復活以降、05年にオペル、18年にメルセデス、そして20年にはアウディとBMWがワークス活動を取りやめるなど、すでに何度が死の宣告を受けていた。しかし、今年もDTMは健在。欧州各地で8ラウンドが開催され、ここ数年には見られなかったほど〝アクション〟があった。

そうなることを望んでいた人すらいたのだが、多くの人が予想したようにDTMが崩壊しなかったのは、ひとえにゲルハルト・ベルガーの献身と不屈の努力のおかげだ。彼は17年に複数のブランドからの要請を受けて、DTMを運営するITRの代表に就任。だがその後、当のブランドは次々とシリーズから撤退した。ベルガーはすぐに、ドイツにおけるプラットフォームとし

2021 DTM ドライバーズランキング（Top 10）

Pos.	Driver	Team	Machine	Pts.
1	M.ゲッツ	メルセデスAMGチームHRT	メルセデスAMG GT3	230
2	L.ローソン	レッドブルAFコルセ	フェラーリ488 GT3	227
3	K.ヴァン・デル・リンデ	チーム・アプト・スポーツライン	アルディR8 LMS	208
4	M.ヴィットマン	ワルケンホルスト・モータースポーツ	BMW M6 GT3	171
5	L.アウアー	メルセデスAMGチームチーム・ウィンワード	メルセデスAMG GT3	152
6	A.アルボン	アルファタウリAFコルセ	フェラーリ488 GT3	130
7	P.エリス	メルセデスAMGチームチーム・ウィンワード	メルセデスAMG GT3	129
8	M.ロッケンフェラー	チーム・アプト・スポーツライン	アルディR8 LMS	89
9	D.フンカデーヤ	メルセデスAMGチーム・グループMレーシング	メルセデスAMG GT3	77
10	N.ミュラー	チーム・ロズベルグ	アルディR8 LMS	56

ITR



2021 DTM チームランキング（Top 5）

Pos.	Team	Machine	Pts.
1	レッドブル・アルファタウリAFコルセ	フェラーリ488 GT3	368
2	チーム・アプト・スポーツライン	アルディR8 LMS	296
3	メルセデスAMGチームチーム・ウィンワード	メルセデスAMG GT3	281
4	メルセデスAMGチームHRT	メルセデスAMG GT3	262
5	ワルケンホルスト・モータースポーツ	BMW M6 GT3	171

2021 DTM マニュファクチャラーランキング

Pos.	Manufacturer	Pts.
1	メルセデスAMG	617
2	フェラーリ	368
3	アウディ	359
4	BMW	235
5	ランボルギーニ	48



ゲッツが土壇場で逆転タイトル ローソンは最終戦の接触に泣く

ローソン（下）ら４人にタイトル獲得の権利が残されていた最終戦の週末に、ゲッツ（上）が運とメルセデス勢に助けられて２連勝。26点差をひっくり返し、王者に輝いた。ローソンはこの週末の両レースで予選トップタイムを記録するなど好調だったが、日曜日のレースでタイトルを争っていたヴァン・デル・リンデと接触。王座獲得の夢は潰えた。



LAT

て、あるいはそれ以上にヨーロッパのモータースポーツのプラットフォームとして、このシリーズが持つ価値に気づいた。スポーツのみならず、経済的な側面において直接的、間接的に、このシリーズはさまざまな職務を担っていた。そして、ベルガーは、ＤＴＭを存続させるために努力する価値は充分にあると確信した。

そして、必死に動いた。いくつかの選択肢を検討し、複数メーカーからすぐにマシンを調達できるＧＴ３が、現実的な方向性として妥当だと判断した。実際、ＤＴＭのためだけに新車を開発するブランドが出現するのは期待できなかった。自動車業界全体が非常に厳しい状況にあるなか、このシリーズに興味を抱くチームはすでに数年前からかなり限られたからだ。

その後、ほどなくして動きが見られた。最初に名乗りをあげたのは香港を拠点に活動するグループＭレーシングで、メルセデスＡＭＧでエントリーすることを決定。さらにドイツのローヴェ・レーシングがＢＭＷの２台体制で、昨年までのＤＴＭでなじみのあるアプト・スポーツラインとチーム・ロズベルグはアウディでエントリー。さらに、イタリアのＡＦコルセがレッドブルの支援を受けて２台のフェラーリを走らせるという発表があり、シリーズを大いに後押しした。その後もエントリーが集まり、フル参戦ブランドとしては５メーカーが集まった。

競技面においては、タイヤをミシュランにスイッチし、自動車産業界にさまざまな技術を提供しているオースト

リアのＡＶＬによる独自の性能調整を採用。一方でタイヤ交換の義務、１台のマシンにつきドライバーひとりとした55分のスプリントレースのフォーマットは忠実に守っていくことにした。

開幕前のテストからすでに、さまざまなブランドのマシンとドライバーの組み合わせが面白い展開をもたらすのではないかと期待が高まった。そして、史上初めてモンツァでＤＴＭのレースが行なわれたシーズン開幕戦ですぐに、それは現実のものになった。土曜日にリアム・ローソンがフェラーリに初勝利をもたらすと、翌日にはケルヴィン・ヴァン・デル・リンデがアウディで優勝を飾るなど、ルーキードライバーがいきなり躍動。ラウジッツリンクでは、フィリップ・エリスとマキシミリアン・ゲッツのメルセデス勢が成功を収めた。そのほか、ゾルダーではＢＭＷのマルコ・ヴィットマンがＤＴＭレギュラードライバー勢としては初めて勝利を挙げるなど、多くの勝者が誕生している。

最終戦ノリスリンクの週末を迎えた時点でチャンピオンの最有力候補はローソンとヴァン・デル・リンデとされていたが、ゲッツにも可能性は残されていた。

事件はレース2のオープニングラップに起きた。ヴァン・デル・リンデとローソンが接触し、ふたりとも大きくポジションを落としたのだ。ゲッツにツキが回ってきた。そしてレース終盤、チームこそ違えど、同じメルセデス勢のエリスとルーカス・アウアーにポジションを譲られるかたちでゲッツは再

新旧DTMの予選トップタイム比較

サーキット	2020	2021
アッセン	1'22"976 R.ラスト／アウディRS 5 DTM	**1'32"186** (+9"210) L.ローソン／フェラーリ488 GT3
ホッケンハイム	1'28"337 R.ラスト／アウディRS 5 DTM	**1'36"649** (+8"312) K.ヴァン・デル・リンデ／アウディR8 LMS
ニュルブルクリンク（スプリント）	1'19"117 R.フラインス／アウディRS 5 DTM	**1'26"052** (+6"935) K.ヴァン・デル・リンデ／アウディR8 LMS
ゾルダー	1'18"843 R.ラスト／アウディRS 5 DTM	**1'26"687** (+7"844) M.ヴィットマン／BMW M6 GT3

右の表は、Class 1規定での最終年となった2020年と、GT3規定初年度の2021年におけるエントリー数などの差をまとめたもの。GT3マシンを採用したことでエントリー数は一気に増加した。また、昨年はアウディのほうがBMWよりも優勢だった一方、今年はシリーズ独自のBoPが適切に機能したのか、多くのウイナーとポールシッターのほか、勝利およびポールポジション獲得ブランドが誕生した。左には、昨季と同じレイアウトで開催された場所でのタイム差をまとめた。スーパーGTのGT500とGT300の差と概ね同じイメージか。

"数"で見る新旧DTM 賑わいの差

	2020	2021
参戦ドライバー数	17	**23**
参戦メーカー数	2	**7**
勝利者数	5	**7**
勝利メーカー数	2	**4**
ポールシッター数	6	**8**
ポール獲得メーカー数	2	**4**




ITR


ITR

ITRは最終戦ノリスリンクの週末にDTMエレクトリックの新たなデザインモデルを発表(上)。これまでデモランを披露するなどしてきた旧モデルは全体的にスクエアな印象だったが、新モデルは流線形のフォルムとなった。今季第４戦ニュルブルクリンク戦では、シーズン最多の７ブランドが参戦（下)。今後もGT3は継続して採用される可能性が高く、将来は電動DTMマシンとGT3マシンがそろってサーキットに登場する姿が見られそうだ。


ITR

DTM 2021 Season
The First Year of GT3 Era

び優勝。シーズン中一度もランキングで首位に立つことがなかったものの、逆転タイトルを手に入れたのだった。

　この結末に対して、とくにソーシャルメディアでの反響は大きかった。ファンはチームの垣根を越えたメルセデスのメーカーオーダーに納得しなかった。また、最終戦までタイトルの最有力候補だったローソンがヴァン・デル・リンデによって権利を奪われ、しかもヴァン・デル・リンデに対してわずか5秒のペナルティしか科せられなかったことにも憤慨していた。さらにDTMを取り仕切るベルガーも同様に不満をあらわにし「スポーツマンとして、私には到底受け入れられない出来事だった」とコメントしている。

　最終戦の一件は、これまでエキサイティングなバトルが繰り広げられ、さまざまなドライバーやブランドが勝利を挙げ、表彰台に立ち、盛り上がりを

今季終了時点でDTMは健在かつ順調
現行フォーマットから変える理由はない

見せていたシーズンに暗い影を落としてしまった。今年の盛況ぶりは、トップ5に5ブランドのマシンが名を連ねたニュルブルクリンク戦が象徴している。最終戦後に多くの批判にさらされたチャンピオンのゲッツだが、彼は間違ったことは何ひとつしていなかった。それどころか、着実に得点を重ね、獲りこぼしをせず、チャンスが訪れたときにそれをうまく活用できるポジションにいただけのことだ。

　メディアによる報道や観客動員数（シーズン後半になってようやく観客がパドックに戻ってくることができた。これは非常によい兆候だ）といった面で、とくにほかのGT3シリーズと比較すると、DTMは非常に恵まれている。世界60カ国以上で生中継され、ヨーロッパ全土、とりわけドイツ国内におけるメディアでの露出度が高いため、今後もその恩恵を受け続けることができるだろう。「DTMは高く評価されているので、ほかの多くのシリーズに比べてスポンサーを集めるのが簡単だ」と、複数のチームオーナーがコメントしていた。さらに、チャンピオンのゲッツは「これまでも、チャンピオンシップのタイトルを獲得したことはあるけれど、これほどたくさんのお祝いのメッセージが届いたことは一度もなかった。ヨーロッパに限らず、アメリカ、オーストラリアなどからも来たんだ。DTMのタイトルを獲得するというのは、本当にすごいことなのだと実感したよ」と語ってる。

GT3の継続が有力

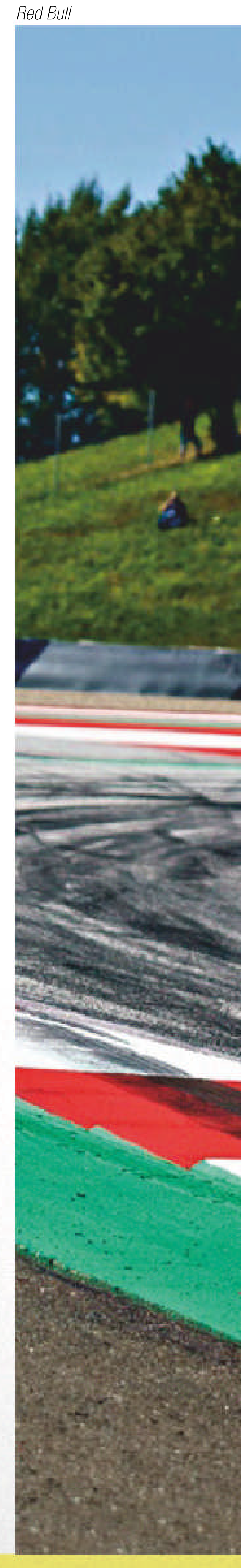
　当然、課題はある。全体的に性能調整は非常にうまく機能しているように思えたが、終盤のラウンドでBMWがまったく考慮されなかったのはどういうことなのだろう。さらに「控えめに言っても、かなりフェラーリに有利に調整されている」と主張する人もいる。同様に、レースコントロールの判断にもいくつかの疑問が残った。

　とはいえ、全体的に見通しは明るく、アウディのアプト・スポーツラインとチーム・ロズベルグ、メルセデスのHRT、ランボルギーニのT3モータースポーツなど、すでに来年に向けて参戦希望を表明しているチームもある。さらに、新たに関心を示しているチームもある。ニュルブルクリンクでミハエル・アメルミューラーが予選4番手となり、素晴らしいデビューを飾ったSSRパフォーマンスの活躍を受けて、いくつかのポルシェのチームが参入を検討しているというのは、よく知られた話だ。ちなみに、ポルシェのモータースポーツ部門を新たに率いることになったトーマス・ローデンバッハも最終戦ノリスリンクに姿を見せていた。

　GT3マシンを使用した最初のシーズンを終えた現時点で、DTMは健在、しかもかなり順調で、当面は現行のGT3フォーマットを変更する理由がないといっていいだろう。メーカーがGT3マシンを製造し続ける限り、そしてIMSAが来年から完全にGT3に移行し、WECも23年からそれに追随するという見込みがある限り、現行のフォーマットで開催するDTMの未来は明るい。

　したがって、23年に投入する予定のDTMエレクトリックは、新たな興味深い技術を披露するチャンスであり、現在のDTMに代わるものではなく、これを補完する存在になるだろう。新たなデザインモデルがノリスリンクで発表されたが、1000馬力以上、最高速は300㎞／h以上というスペックはたしかに魅力的だ。エントリーレベルのDTMトロフィー、ヒストリックカーによるDTMクラシックも同時に開催される予定で、DTMのプラットフォームはとてもいいかたちで構成されつつあるといえる。22年はどうなるのか、非常に楽しみだ。

Red Bull



Sauber

バーに見るメーカー（ビジネス）とチーム（スポーツ）の互恵関係


Alfa Romeo

“バッヂだけ”の妙。

2018年にザウバーとパートナーシップを結び
およそ30年ぶりにF1に戻ってきたアルファロメオ
かつてのようにシャシーもエンジンも手がけておらず
外からだと「バッヂだけ」の関係に見えるが
そこには長期の契約を締結するには充分な互恵関係がある

Text：ルイス・バスコンセロス（Luis Vasconcelos）
Translation：水書健司（Kenji Mizugaki）
Photo：LAT／XPB／Sutton／Alfa Romeo／Stellantis

アルファロメオの3度目のF1参戦は、1950年代初期の“第一期”、あるいは70年代終わりから80年代前半にかけての“第二期”での活動とは形態が大きく異なっている。現在の彼らは自社チームを所有せず、その名を冠したクルマと部品の設計や製造にも携わっていない。また、ブラバムと提携していた76年から79年までのように、エンジンを開発して供給することもしていないのだ。

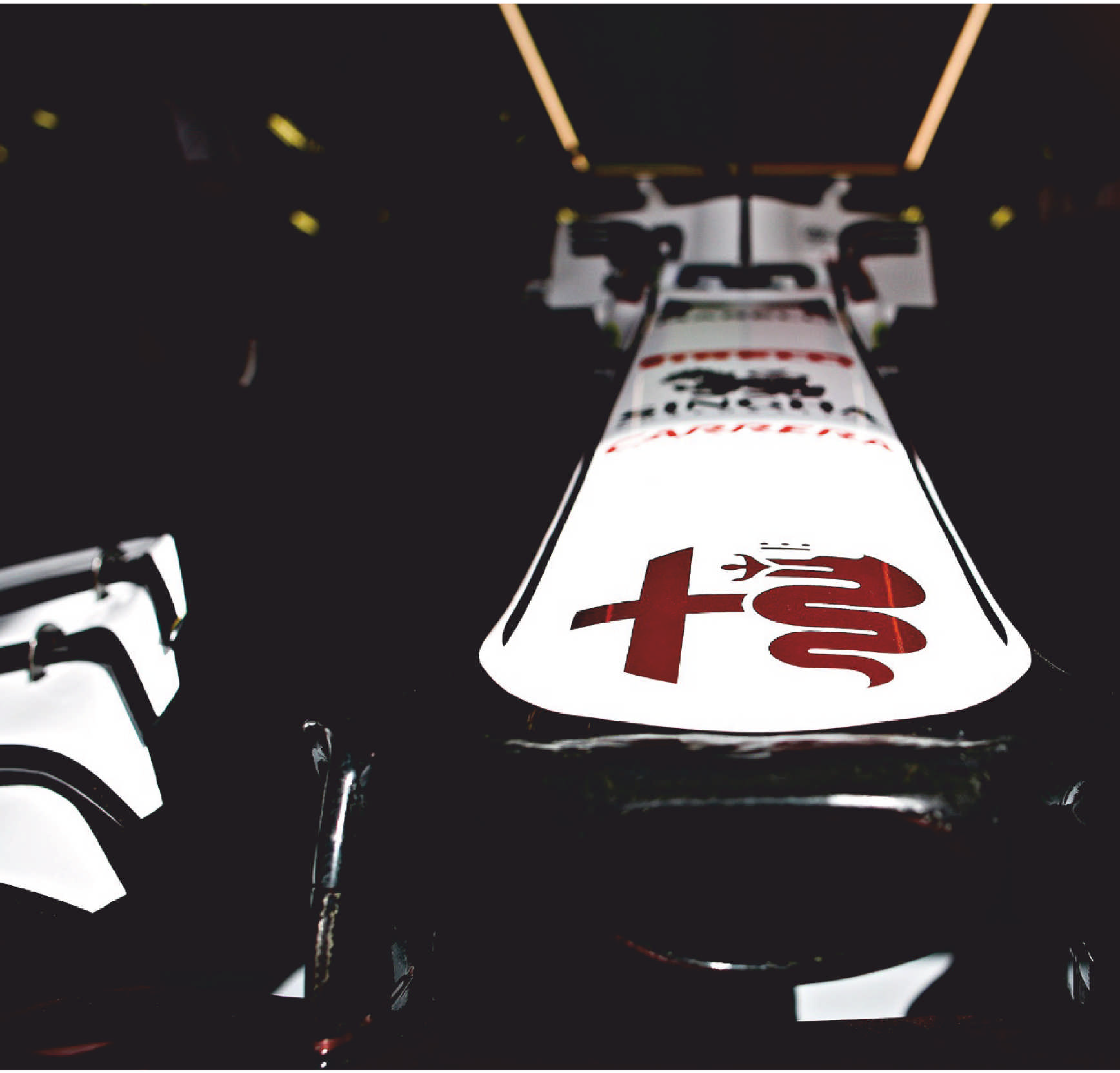
F1での活動における過去と現在の違いについて、アルファロメオのジャン・フィリップ・アンパラトCEOは、こう説明している。

「過去40年間で世界は変わった。アルファロメオも度重なる危機を切り抜けながら、この40年間で大きく変わり、現在ではモータースポーツ、なかでもF1をマーケティングツールとして利用するようになった。言うまでもなく、私たちはブランドイメージを自動車テクノロジーの最高峰とリンクさせる必要があり、それにはF1が最適だからだ。自動車業界全体が電動化へ向かうなかで、F1は進むべき道を示しており、私たちも同じ道を歩むことを望んでいる。F1参戦は世界的な媒体露出をもたらし、同時にザウバーとのコラボレーションを乗用車の領域にも展開することで、2030年までにはすべての市販車に用いられるであろう最新技術にもアクセスできる」

一方、ザウバー・グループのCEOであり、アルファロメオ・レーシング・オーレンのチーム代表も務めるフレデリック・バスールは、4年前には瀕死の状態にあったザウバーを生き返らせた人物だ。彼にとって、スイスのヒンウィルを本拠地とする組織で必要とされている大規模な変革と投資の妨げになっていたのは、長期的な予算を確

Alfa Romeo &

Long-term"360°"Partnership アルファロメオとザウ






LAT

アルファロメオのF1参戦歴と戦績

※2021年は第17戦アメリカGP終了時点

アルファロメオはF1世界選手権が制定された1950年から参戦。同年の最初のレースであるイギリスGPで勝利を収めるなど、51年シーズンまでの16戦で11勝を挙げるという圧倒的な強さを誇ったが、資金難により51年限りで撤退となった。なお当時はコンストラクターズ選手権は存在していなかった。その後76年にエンジンサプライヤーとして復帰。名門ブラバムと提携し、78年に1勝をマークした。79年からは自社チームを復活させたが好結果は残せなかった。その後長い休止期間を経て、2018年にザウバーと契約。F1に復帰している。

シーズン	勝利数	コンストラクターズポイント／ランキング	参戦体制
1950	6	-／-	フルコンストラクター
1951	5	-／-	フルコンストラクター
休止期間			
1976	0	9pts.／9th	エンジン供給のみ（ブラバムと提携）
1977	0	27pts.／5th	エンジン供給のみ（ブラバムと提携）
1978	2	53pts.／3rd	エンジン供給のみ（ブラバムと提携）
1979	0	7pts.／8th	エンジン供給のみ（ブラバムと提携）
1979	0	0pts.／-	フルコンストラクター
1980	0	4pts.／11th	フルコンストラクター
1981	0	10pts.／9th	フルコンストラクター
1982	0	7pts.／10th	フルコンストラクター
1983	0	18pts.／6th	フルコンストラクター
1984	0	11pts.／8th	フルコンストラクター
1985	0	0pts.／-	フルコンストラクター
1986	0	0pts.／-	エンジン供給のみ（オゼッラに供給）
1987	0	0pts.／-	エンジン供給のみ（オゼッラに供給）
休止期間			
2018	0	48pts.／8th	ザウバーと提携
2019	0	57pts.／8th	ザウバーと提携
2020	0	8pts.／8th	ザウバーと提携
2021	0	7pts.／9th	ザウバーと提携



Sutton



左がアルファロメオのブランドCEOを務めるアンパラト。かつてはグループPSA内でセールスやマーケティングなどの方面で活躍していたが、2021年1月にFCAとグループPSAの2社が統合し、ステランティスが誕生した際に、現職に任命された。今年のイギリスGPでは現場を訪れ、チーム代表のバスールと対談している。

Alfa Romeo



Alfa Romeo

保できないことだった。
「かつてのアルファロメオの経営陣は、我々と1年ごとの契約更新を望んだ。そのため、毎年11月か12月にならないと翌年の予算枠が定まらず、長期的なプランを考えることができなかったのだ。そうなると、トップレベルのエンジニアをチームに招くのも難しくなる。なぜなら『来年はこれをやる、3年以内にこれを手に入れる、5年以内にはここまで行ける』という話ができないからだ」
「だが、このたびアルファロメオは、このチームと長期的に関わっていく姿勢を示してくれた。当然のことながら、契約年数を公言することはできないが、これでようやく長期的なプランが立てられる。(今季メルセデスに所属する)バルテリ・ボッタスが、私たちよりも好成績を挙げているチームからもオファーがあったにもかかわらず、このチームに来年加わることを決めた理由のひとつもそこにあった。こうした長期契約があれば、ファクトリーとレースチームが必要としている設備や機材にも投資ができるようになる。私がここに来てからの4年間は、とにかく生き残るだけで精一杯だったし、さらにさかのぼって7年前には、いつ破産してもおかしくない状態だった。だが、私たちはついに安定した基盤を手に入れ、将来を築いていくことができるようになった」
　ここでバスールの隣りに座っていたアンパラトが口を挟み、両者のパートナーシップ契約の年数について、ひとつのヒントを示した。
「今年1月の終わりにアルファロメオのCEOに就任してから私が最初に取り組んだのは、3カ月を費やして会社の今後10年間の計画を立案することだった。これはふたつのパートに分かれていて、ひとつは2026年の終わりまで、もうひとつがその後の5年間だ。F1の次世代パワーユニットの方向性についてはまもなく公表されるはずで、その新しいパワーユニットが世界最大級の自動車メーカーグループ、ステランティスの一員であるアルファロメオの目標に沿ったものかどうかは、その時点で明らかになる」
　要するに、ザウバーとアルファロメオの現行契約は26年末までと明言したも同然ではないか!

“名前”がもたらすメリット

　また、F1での活動にかつてなかった規模で多額の資金を投じていることから、アルファロメオが近い将来にF1以外のモータースポーツカテゴリーで活動することはないと、アンパラトは認めた。


Alfa Romeo

倒産寸前だったザウバーは アルファと組むことで 安定した基盤を手に入れ 将来を築くことができた

「予算の制限さえなければ、もちろん世界耐久選手権(WEC)やツーリングカーのレースにも参加したい。だが、マーケティング予算として私に与えられた資金は、すべてザウバーとの提携に注ぎ込んだ。この支出を1ユーロも無駄にせず、最大限の効果を引き出したいと考えている」
　さらに彼は、こう続けた。
「ジュリアGTAの開発において、ザウバー・エンジニアリングはとてもいい仕事をしてくれた。アルファロメオのロードカーに関する共同プロジェクトは、これからも続けていきたいと思っている。ステランティス傘下のほかのブランドのために、ザウバーが同様の仕事をすることも考えられるが、それについてはまだ社内での検討が進んでいない」
　だが、ザウバーがアルファロメオとの長期契約から得られるのは、多額の活動資金や、エンジニアリング部門が

Alfa Romeo & Sauber
Long-term"360""Partnership"

Alfa Romeo & Sauber
Long-term "360°" Partnership

Alfa Romeo



アストンマーティンはかつてレッドブルのタイトルスポンサーとなっていたが、レーシング・ポイントのオーナーであるローレンス・ストロールがアストンマーティンの株主となったことにより、チーム名も改称。2021年よりコンストラクターとしての名称が復活した。同ブランドはセーフティカーなどとして自社のクルマを走らせており、F1への関与を強めつつある。

自動車メーカーのノウハウや知識に触れることは どのF1チームでも改善に役に立つ

業務を拡大して、市販車のスペシャルエディションの開発に関わることだけにはとどまらないと、バスールは明かしている。

「まず、このパートナーシップによってチームの認知度が格段に向上することには、商業的な観点から計り知れない価値がある。つまり、この業界の歴史上、最大のビッグネームのひとつであるアルファロメオとの結びつきができることは、世界の名高い一流ブランドにとっても魅力的であるため、チームのスポンサーへの勧誘が容易になるのだ。有名ブランドのタイトルスポンサーシップを、信じられないほど低い金額で受け入れるチームが多い理由もここにある。そうすれば、タイトルスポンサーなしでレースをするよりも、サブスポンサーを集めやすいことを知っているからだ。実際、私たちの長期契約の発表が呼んだ反響の大きさを見れば、このスポーツで一流ブランドと手を組むことがいかに重要かが分かるだろう」

「さらに、先ほどジャン・ピエールが言及した技術的パートナーシップも、双方に大きなメリットがある。私たちのテクノロジーを活用して、アルファロメオが市販車のスポーツバージョンを開発できるだけではなく、たとえば部品の品質管理、効率的な調達、合理的でスリム化された組織などは、F1よりも自動車業界のほうが進んでいる領域で、こちらも得るものがあるのだ。モーターレーシングが自動車産業から学べることはたくさんある。そして、現代のF1で成功を収めたチームの大半は、自動車メーカーが所有しているのも偶然ではない。チームが親会社のノウハウや専門知識の恩恵を受けられるからだ。リソースのマネジメントという点で、自動車業界は高い効率を実現している。その知識にアクセスできれば、どのF1チームでも改善に役立てることができるはずだ。私たちはアルファロメオを通じて、それを手に入れた。これは全方位的なパートナーシップだからだ」

アルファロメオ&ザウバー協業の象徴 ジュリアGTA／GTAmは2000万円超も完売

1965年に登場し、ツーリングカーレース界で無類の強さを誇ったジュリアGTAに敬意を表し、現行型ジュリアをザウバーとともにモディファイしたのが右のジュリアGTA/GTAmだ。この特別仕様車のベースはジュリアで最高のパフォーマンスを持つクアドリフォリオ。サウバーは空力と軽量化を担当。カーボンファイバー製のサイドスカートやリヤスポイラーを製作した。GTAmはリヤシートを取り除き2シーター化されているほか、ロールバーを装備するなど、サーキット走行を念頭としたモデルとなっている。GTA/GTAmは世界限定500台の販売で日本での価格設定は2000万円余りとされていたが、9月30日時点で完売したと発表されている。

アルファロメオ ジュリアGTAm 主要諸元

●寸法（全長×全幅×全高）：4669×2024×1397㎜
●ホイールベース：2820㎜　●トレッド（前／後）：1580／1654㎜
●車両重量：1580kg　●エンジン形式：V型6気筒ターボ
●排気量：2891cc　●最高出力：397kW（540ps）／6500rpm
●最大トルク：600Nm（61kgm）／2500rpm
●トランスミッション：電子制御式8速AT　●駆動方式：RWD



Stellantis



XPB



F3ユーロシリーズでは2009年から２年連続で選手権３位に甘んじたボッタスだったが、2011年にGP3にステップアップすると、初年度でタイトルを獲得。来年からつき合いの長いバスールの元で再び戦うことに。



LAT

すでに視線は来季以降に

長期間のパートナーシップ契約の締結により、ザウバーとしては長期的な計画が立てられるようになったのは分かった。しかし、F1における今後の成績によって、アルファロメオのコミットメントが変わってくる可能性はないのだろうか。

バスールは、この問いにアンパラトが答える隙を与えず、先手を打って次のように述べた。

「もちろん、成績は重要だ。だが、2022年には、過去2年間をはるかに上回る結果を出せるという自信を持っている。パワーユニットに関しては、フェラーリが素晴らしい仕事をしていることに疑いの余地はなく、私たちは来季もその恩恵を享受できるだろう。また、チームとしてはかなり早い時期に今年のクルマの開発を完全に終了することを決めた。今年の選手権で手が届くのは、最善でも7位か8位という状況を考えると、その後を大きく左右する来年のプロジェクトに全力を注ぐべきと考えたからだ。そして、来年はボッタスというトップクラスのドライバーを迎えることになった。これで最高のカクテル、文句なしのパッケージを作るのに必要な材料はそろった。私たちだけでなく、アルファロメオにもふさわしい成績が得られるものと確信している」

バスールにとっても、来季のアルファロメオ・ザウバーのパフォーマンスは、このスポーツでの自身の将来を決定づけることになるだろう。彼は公言した目標を達成できなくても、平気でトップに居座り続けるような人物ではない。過去に参戦してきたすべてのジュニアフォーミュラ・カテゴリーで勝利を収めてきた彼は、F1でも同様に成功したいと望んでいる。今後、誰がこのチームのオーナーになろうと、バスールは予算を確保してチームの命運を握る人々との関係よりも、コース上で挙げてきた実績によって重用されるに違いない。

リーダーになる覚悟はアリ

バスールが明かすボッタス加入の理由

来季のアルファロメオでは、去り行くフィンランド人の席を別のフィンランド人が埋めることになる。引退するキミ・ライコネンの後任として、バルテリ・ボッタスが加入するのだ。これはフレデリック・バスールにとって、2011年に彼が率いるARTグランプリでGP3シリーズのタイトルを勝ち獲ったドライバーと、再びタッグを組むことを意味する。そのシーズンの記憶は、いまもバスールの脳裏に鮮明に刻まれているようだ。

「あの年のGP3は、序盤戦でトラブルが続き、厳しい状況に追い込まれた。しかし、私たちはとても有意義なミーティングを持つことができ、何がうまくいっていて、何がそうでないのか、率直に話し合った。そして、バルテリはチームの意思に見ごとに応えてくれた。最後の４ラウンドで優勝して、最終的には選手権も制覇したんだ。あのバルテリのリアクションは、まさにプロフェッショナルと言うべきものだった」

過去７年間にわたってF1を支配してきたチームからボッタスを迎えることには、とても大きな意味があるとバスールは言う。

「彼は５年間、メルセデスで仕事をしてきた。そこで彼が学んだことは、チームにとって価値ある資産になるだろう。このチームで、彼はより重い責任を負うことになる。メルセデスでは、どうしてもルイス（ハミルトン）に頼るところが大きかったと思うが、バルテリも来季はそれと同様の責任を負う覚悟があり、自らそう望んでもいる」

もちろん、強烈な速さも期待している。

「予選でルイスにおよばないことが多かったのは確かだ。だが、タイム差は平均すると0.2％でしかなく、しかも相手はF1の歴史上もっとも成功を収めたドライバーだ。フィールド全体で見れば、バルテリが抜群に速いことに疑いの余地はない」

さらにバスールはこうも述べた。

「バルテリは中期的な展望を持ちたかったのだと思う。今回の移籍は、その意味でも重要なステップであり、またリーダーのような立場になることも、彼には魅力的だったに違いない。彼は私たちのプロジェクトを信頼してくれた。今季はかなり苦戦を強いられているが、もうずいぶん前に今年のクルマの開発をやめたことは、バルテリも承知している。そして、彼は更新されたステランティスとの契約が複数年にわたるものであることも知っている。これもまた、私たちのプロジェクトにとっては、たいへん大きな後押しとなるものだ」

“KIMI style” Forever

ライコネン節が止まらない

誰からも愛された特異なキャラクター、ライコネン
引退の決め手から来年以降のプランを尋ねたのだが
「さぁね」と相変わらずの“らしさ”全開
これからのことはキミにも分からない

Text：ヘイキ・クルタ（Heikki Kulta）
Translation：五十嵐淳（Jun Igarashi）
Photo：ブラッドミール・リス（Valdimir Rys）／LAT／XPB Images



2000年12月7日、F1ドライバーキミ・ライコネンが誕生した。ザウバーチームの申し出を国際自動車連盟（FIA）のF1評議員会が審議して、経験不足ではあったが21歳のフィンランド人の有望な若者にスーパーライセンスの発給が認められることになった。それから時を経て2021年9月1日、現役最年長ドライバーとして活躍していたキミは、今季限りでの引退を発表した。

年が経つにつれて私は、輝かしい現役生活をキミがいつまで続けるのか興味本位で聞く機会が増えていった。そしてキミが他人の意見や経験に左右されることなく、一貫して気の赴くままに己の道を歩んでいることを知った。

ライコネンが38歳になりF1で現役最年長ドライバーとなった際に、この節目をどのように感じているのか、私はキミに質問した。

「数字は嘘はつかない。でも僕自身は5年前や10年前と比べて何も変わっていない。年齢は、結局数字以外の何でもない。大事なのは、僕が以前と同じように速く走れているかどうかだ。もっと言えば、自分に何か足りないものがあると感じるならば、自分とチームの時間をF1で無駄にすることはないよ。自分に正直でいなくちゃ。思いどおりに走れないとしたら、理由を整理してそこから結論を導き出すべきだ」

それから3年──引退を公表したライコネンのいまの気持ちを聞いてみた。

決意後も走り続けたわけ

──以前から再三、年齢が足かせとなって速く走れなければ辞める理由になりうると発言していましたが、そのときが来たということですか。

キミ「25歳のときと同じ速さではないと思う。でもそれを断言することもできない。それに引退を決断した理由はひとつじゃない。そうかと言って、自分が遅くなったかどうかなんて僕は試す気はこれっぽっちもないよ。F1を辞めることになったんだ。僕はもうこの繰り返される無意味な言葉のやり取りも、世界中を飛び回ることも続ける気がなくなったんだ。いまは世界を転戦することよりも家で過ごすほうが、はっきり言って勝っているんだ。まだ走ることはできただろうが、ほかのこともしたいしね」

──引退を考え始めたのは、2021年に入る前の冬だったと聞きました。

キミ「チームオーナーのフィン・ラウジングとクリスマス前に話し合った。彼が僕にこの先どうするのかを聞いてきたんだ。そのとき、95％の確率で引退すると僕は答えたんだ。

過去18～19年間レースをしてきた。F1でもラリーでも常にスケジュールどおりに動いてきた。ドライバーの人生はそんなものだ。レースが終われば次のレースがあって、テストも含めやることがすでに決まっている。もう僕はそんな決まりきったスケジュールに沿って生きるのは懲り懲りだ。引退を

V.Rys



Kimi Raikkonen

レース復帰するか？僕だって知らないよ

独占インタビュー

Kimi Räikkönen

独占インタビュー


LAT

2007-2009 *Ferrari*


LAT

2002-2006 *McLaren*


LAT

2001 *Sauber*

決断したのは、何かほかのことをしたいと考え始めたことも大きな理由だった。もちろん家庭に入ればそれなりに日々のスケジュールに追われる。子どもたちの学校とか保育園の世話とか、いろんなことをしなければならない。まぁ自分のペースでこなすことができるけどね」

――なぜすぐに引退せずにもう1シーズン走ってから辞めようと思ったのですか。

キミ「それについては明確な説明は何もない。走ることはまだ楽しめているけれど、もう充分だと感じただけさ。走る以外のことは僕は好きじゃない。どちらかと言えば家で子どもたちと過ごすほうがいい」

――これまでに何度か引退を考えたことはありますか。

キミ「それにもはっきりした答えはないよ。たしかに、過去に何度かこの仕事を辞めようと思ったことはある。引退が頭をよぎるような瞬間もかなりあった。僕が関わりたくないような政治的なことも含めて、本来しなくてもいいことが多々あるから、この仕事は最高な労働環境ではないよ」

――家族はあなたの引退をどのように受け止めていますか。

キミ「もちろん僕が家にいる時間が増えるようになるから家族は喜んでいるよ。もっとも子どもたちにとってそれがいいことばかりではないかもしれないけれど、ひとつの時代が終わって新しいことが始まる感じだよ。これまで家を空けることが多かったからみんな喜んでくれている」

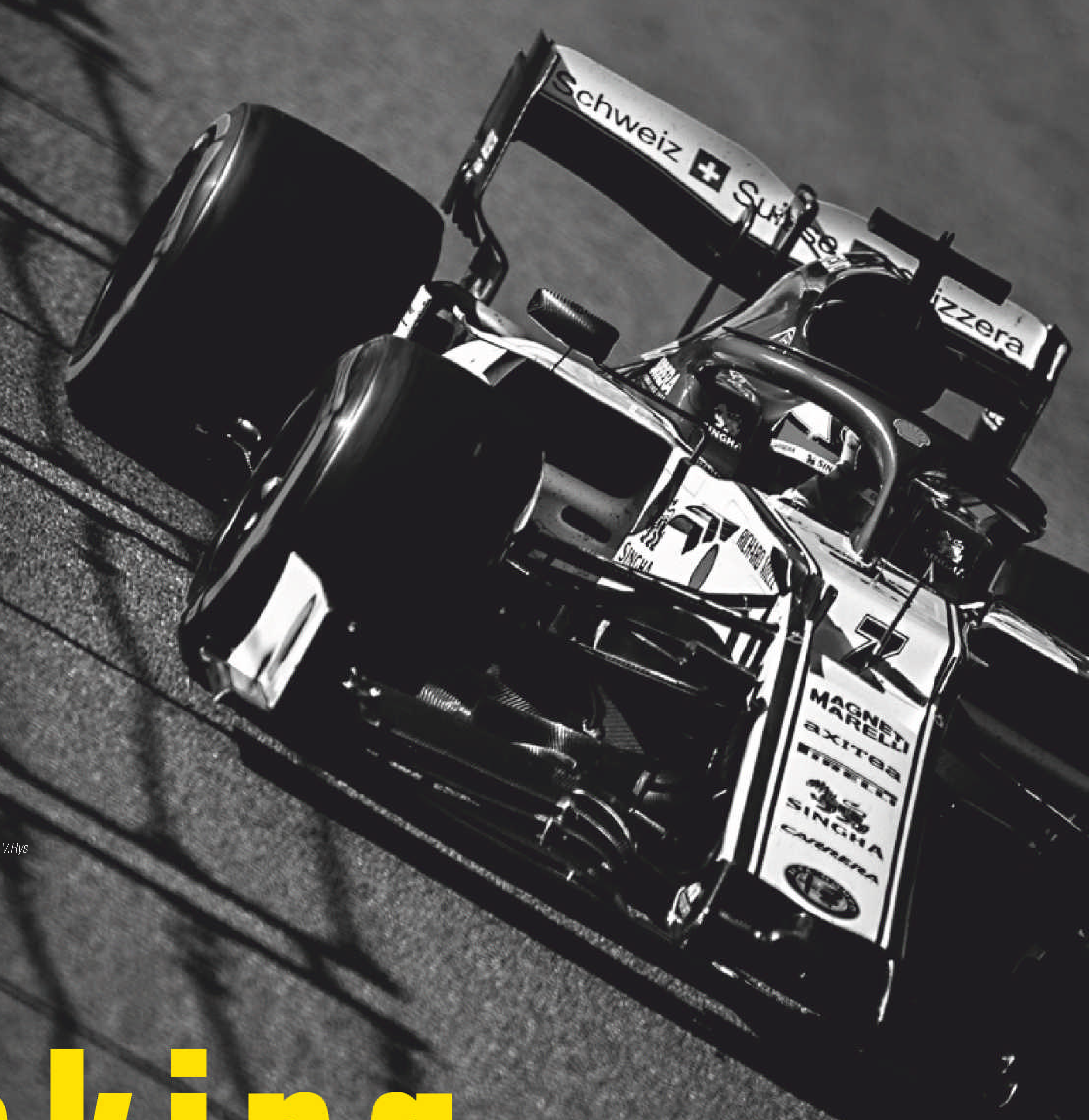
――F1マシンでもう走らないことを息子さんであるロビンに説明するのは難しかったですか。

キミ「そんなことはまったくなかった。息子は僕と一緒に遊ぶ時間が増えて喜んでいるから。もちろんロビンにだってひとりでしたいことがある。学校に通っているし、それ以外にもあっちこっち駆けずり回っているよ」

貫いたキミ・スタイル

――アルファロメオでの3年間は、あなたの期待どおりでしたか。

キミ「このチームに移籍したときには、何も期待していなかった。だから期待


V.Rys

& Ranking


XPB

2019-2021 *AlfaRomeo*



LAT

2014-2018 *Ferrari*


LAT

2012-2013 *Lotus F1*

どおりとか期待に応えるとか、そんなことは考えたことがないな。そうやって先に進むほうが楽だから」

――01年のザウバーでのデビューイヤーは、このチームでもっともほかのチームと競えるマシンだったのでは？

キミ「単に結果だけで比べれば、そういうことになる。でも、結局のところはよく分からない。だってF1は年々さまざまな進化を遂げているからね。そうなると各チームにはもっと大きな差が出てくる。いまはどのチームもそんなにかけ離れていない。だからマシンの性能の比較に関しては、簡単には答えられないよ。もちろんコンストラクターズランキングでザウバーがプライベートチームとして4位になったのが最高だった。でも19年のこのチームのマシンも本当によくできたマシンだったってことは言っておくよ。結果的にスピードを少し失ったけれど、少なくともシーズン序盤はそのマシンでうまく走れた。レギュレーションがちょくちょく変わる。結局はそのレギュレーションのなかで小さなマージンで競って、どのチームがうまくいくかいかないかが結果になるってところだろう」

――あなたは現役を引退しようとしています。いま持っている経験があって01年にデビューしていたら、どのような成績が期待できたと思いますか。

キミ「同じようにいい成績が残せたかは分からない。そんなこと考えるだけ無駄だよ。もっと悪い成績だったかもしれない」

――もしいまから現役を始めるとしたらもう一度、20年で350戦を走りますか。

キミ「そんなこと考える気にすらならない。でも、答えられないばかりじゃよくないね。20年間の現役生活について話すことならできるよ。20年は途方もなく長い期間だ。でも、そう感じられないほど一瞬で過ぎていった。F1に携わっていると20年なんてあっという間だよ。毎年シーズンを迎えるとや

いまでも楽しく走れているけれど『もう充分だ』そう感じたんだ

ライコネン&ジャーナリストが厳選!

21年間のベスト&ワーストレース

BEST

1 07年ブラジルGP
この勝利でルイス・ハミルトンとフェルナンド・アロンソを1点差で抑えてタイトルを獲得

2 09年ベルギーGP
トップと競えないマシンでありながらスパでの4回目の優勝を果たした

3 12年アブダビGP
F1復帰後の初優勝。このときに歴史に刻まれるキミ語録「Leave me alone! I know what I'm doing!!」が生まれた

4 18年US GP
上位3台による接戦を制して優勝。この勝利で最多優勝回数を誇るフィンランド人ドライバーとなった

5 05年日本GP
17番グリッドからスタートし、ファイナルラップでジャンカルロ・フィジケラをオーバーテイクして優勝

WORST

1 02年フランスGP
周回遅れのマシンのオイル漏れの煽りを受けて、残り5周で初優勝を逃してしまった

2 03年ヨーロッパGP
30秒差でレースをリードしていたが、メルセデスのエンジンにトラブルが発生した。このリタイアはタイトル争いに大いに影響した

3 05年ヨーロッパGP
ファイナルラップの序盤にタイヤのバイブレーションに耐えきれずサスペンションが破損。このリタイアでタイトル争いが絶望的になった

4 08年ベルギーGP
残り2周を2位で走行中にスリップしてコースアウト。無理してバトルせずに完走していれば、このレースで優勝することができた

5 06年モナコGP
セーフティカーの後ろで2位につけていたが、マシンが炎上し、勝てるレースを落としてしまった



LAT

ランク外だが初優勝は03年のマレーシアGP。右隣のアロンソが来季最年長ドライバーに。


LAT

02年フランスGPの様子。マクラーレン時代はクルマの信頼性に泣かされること多数。

History

Kimi Raikkonen

独占インタビュー

る気でみなぎっている。でもシーズンはすぐに終わってしまう。常に先を見て、頑張るだけだった」

　こうしてライコネンの異例とも思える長い現役生活は、F1マシンでレースをするという彼の真摯なF1愛を保ったまま終わりを迎えた。

——20年間でレースの次に楽しみだったことは何ですか。

キミ「日曜の決勝の後に帰宅することだ。家に帰れるんだから、ウイークエンド全体で考えても最高の瞬間だよ」

——21回優勝していますが、最も満足している優勝はどれですか。

キミ「どの勝利も大切なものだ。手応えがあった勝利もあれば、そうじゃないものもある。とくに07年シーズンの終盤の数戦はどれも重要だった。タイトルがかかっていたからね。スパで僕たちのマシンは速かった。次戦の日本GPも激しいレースになって、続く中国とブラジルの優勝でタイトルを獲得した。それを考えるとそのうちどれがもっとも重要なレースだったかなんて答えられない。もちろん03年マレーシアでの初優勝は別格だ。だって初優勝は1回だけだからね。初優勝は、ほかとは違って思い入れがあるんだ。勝ちたかったし、いくつか勝つことができた。タイトルを獲りたかったし、タイトルを獲得することができた。それ以前にもタイトルが目の前まで来たシーズンがあった。僕は本当に幸せだ。フェラーリでタイトルを獲れたのだから」

——レースドライバーとしてのあなたの強みはなんですか。

キミ「弱みじゃなくて強み!? はっきり分からないけれど……少なくとも一貫して自分のやり方で走ってきたことだと思う。何かを変えたいというような細々したことはないよ。もし自分を変えていたなら、おそらく僕はもっと前にF1にはいなかったと思うよ」

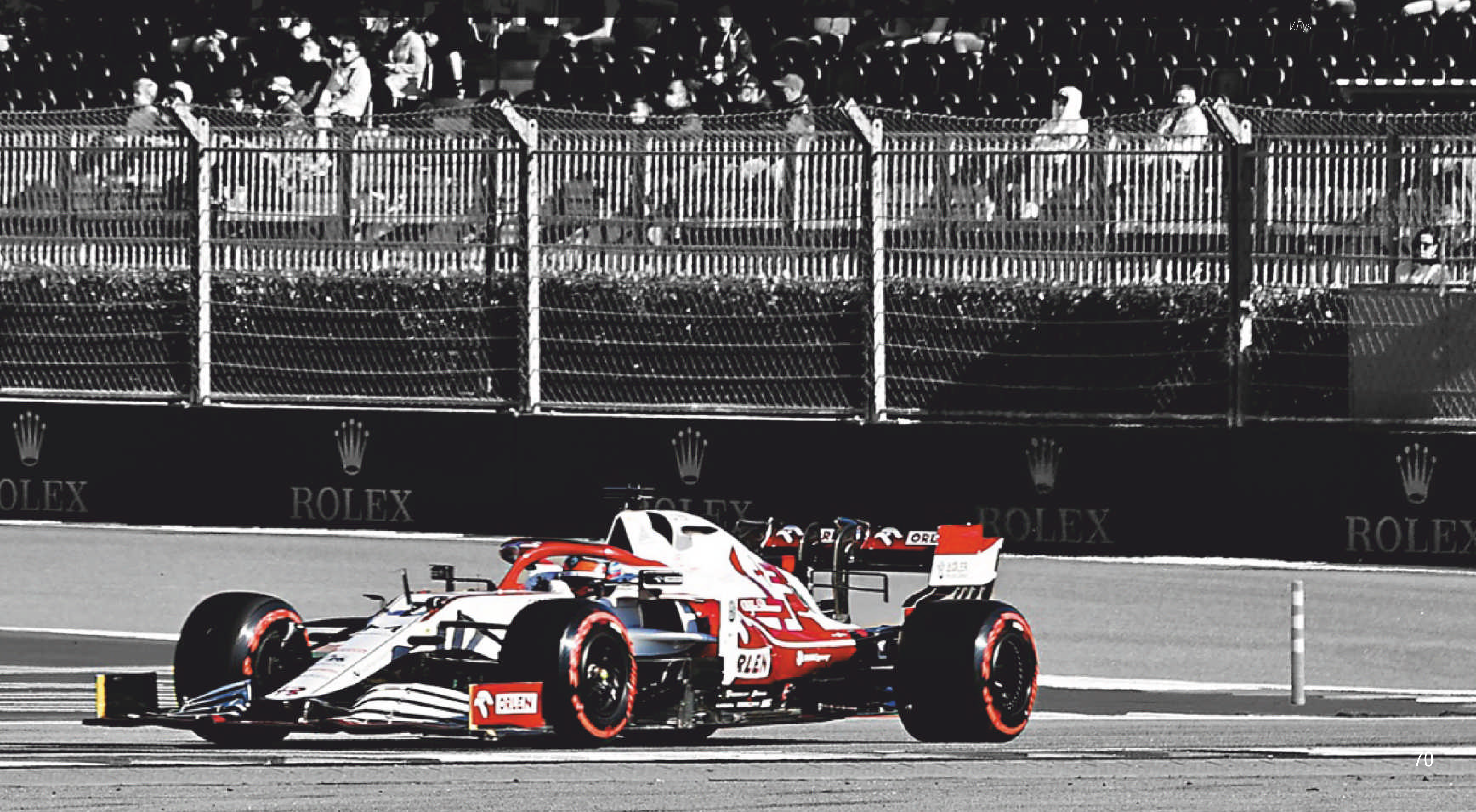
F1を離れて恋しい?

　ライコネンのラスト2シーズンは、成績の面でかつてないほど不甲斐ないものとなった。21年シーズンは、コロナワクチンを2回接種した後でシーズンに入った。1回目はバーレーンのプレシーズンテスト中に、2回目は開幕戦のウイークエンドに接種した。それにもかかわらずキミは、オランダGPの開催週にコロナに感染してしまった。キミは決勝前日の土曜日の朝に陽性であることを知らされた。

——2回のワクチン接種をしたにもかかわらずコロナにかかってしまったことに、どれだけ驚きましたか。

キミ「感染するときは感染するさ。ワクチン接種では感染は防げないからね。ただそのおかげで重症化しないで済ん

もし自分を変えていたら、もっと前にF1から離れていただろう



V.Rys

だよ」
――何か症状は出ましたか。
キミ「鼻風邪をひいたような症状が少し出たよ。鼻が詰まって乾いた咳がでた。でもそれ以外の症状はなかった。検査で陽性が出たときは恥ずかしかったよ。それまで無症状だったからね。その後に風邪をひいたときのようにつらくなってきた。5日間くらいその症状が続いて、その後は風邪が治るみたいに回復していった」
――では、これまでの歩みに話を戻すことにしましょう。あなたは自分がこれまで成し遂げてきたことに満足していますか。
キミ「もちろん満足している。もっとできたことがあったかもしれない。でも現役生活がまったく違う方向に進んでいたならば、もっとできなかったこともあったかもしれない。これまでの成果に僕は満足しているし、文句をつける理由は何もない。今後のことは何も計画を立てていないし、計画を立てようとすらしていない。いつかどこかでレースに復帰するかどうか、僕だって知らない。もし知っていれば、ちゃんと話すよ」
――F1で何か恋しく思うことがありますか。
キミ「難しい質問だ。この世界で多くの人と出会って、ほかで知り合う人よりも仲の良い友達になった。僕はF1から離れてしまうけれど、その友人たちとはこれからもどこかで会うことは確かだ。でもF1を恋しく思うかと聞かれると、そんなことはないよ。そうしたことを感じなくなるくらい長い間この世界にいたからね」
――アルファロメオでは来季、バルテリ・ボッタスがキミ・ライコネンの後任に就きます。チャンピオン経験者としてバルテリに何かアドバイスはありますか。
キミ「ボッタスはF1で何年も走っている。何をすべきかは彼が知っている。彼にとってアルファロメオは、快適に過ごせるチームだと思う。彼がこれまで所属したチームよりも落ち着いた雰囲気があるからね。バルテリは間違いなくザウバーとのシーズンを楽しむことになるよ」
――現役を退いて自由になったら何をしますか。レースを観戦したり、現地に足を運んだりしますか。
キミ「レースはそれほど観戦することはないと思う。でも家で何もすることがなければ、テレビをつけるかもしれない。ただカレンダーに決勝日をメモするようなことはしない。新しいレギュレーションでマシン同士がもっと競えるようになれば、レースはもっとエキサイティングなものになると思う」

We will see.



UNITED STATES GP

Text : 柴田久仁夫 (Kunio Shibata)
Photo : LAT／Red Bull



ハミルトン・メルセデスの絶対有利を揺るがす至高のチャンピオン争い

先手を封じる緊迫の応酬

Red Bull



ドリンクシステムが故障し体力的に厳しいレースを強いられたペレスだったが、ハミルトンにアンダーカットを仕かけてチームの勝利を強力にサポートした。オースティンには週末をとおして40万人ものファンが訪れた。

2年ぶりの開催となったUS GPは、ルイス・ハミルトンの絶対有利が予想された。現行パワーユニット（PU）が導入された2014年以降、同グランプリのポールポジションはすべてメルセデスが獲得。レースではハミルトンが4勝している。

ところが今年の予選では、マックス・フェルスタッペンがハミルトンに0

PUのエレメンツ交換によりペナルティを受け19番グリッドからスタートしたアロンソ。ヘルメットも交換し気合い充分でアルファロメオの2台と競い合い入賞を目指したが、オコンとともにリタイアとなった。



コンストラクターズ3位を争うフェラーリとマクラーレンの争いも激化。「フェラーリに比べて速さはなかったから、フェラーリのひとりとボッタスからポイントを奪えたから本当にうれしい」（リカルド）。

LAT

Rd.17 UNITED STATES GP リザルト

●10月24日（日）決勝　●5.513km×56周=308.405km　●天候：晴れ　●路面：ドライ

順位	No.	ドライバー	シャシー／パワーユニット	周回数	グリッド（予選）
1	33	M.フェルスタッペン	レッドブル／ホンダ	56	1
2	44	L.ハミルトン	メルセデス／メルセデス	56	2
3	11	S.ペレス	レッドブル／ホンダ	56	3
4	16	C.ルクレール	フェラーリ／フェラーリ	56	4(5)
5	3	D.リカルド	マクラーレン／メルセデス	56	6(7)
6	77	V.ボッタス	メルセデス／メルセデス	56	9(4)
7	55	C.サインツ	フェラーリ／フェラーリ	56	5(6)
8	4	L.ノリス	マクラーレン／メルセデス	56	7(8)
9	22	角田裕毅	アルファタウリ／ホンダ	55	10
10	5	S.ベッテル	アストンマーティン／メルセデス	55	18(12)
11	99	A.ジョビナッツィ	アルファロメオ／フェラーリ	55	12(13)
12	18	L.ストロール	アストンマーティン／メルセデス	55	13(16)
13	7	K.ライコネン	アルファロメオ／フェラーリ	55	15(18)
14	63	G.ラッセル	ウイリアムズ／メルセデス	55	20(15)
15	6	N.ラティフィ	ウイリアムズ／メルセデス	55	14(17)
16	47	M.シューマッハー	ハース／フェラーリ	54	16(19)
17	9	N.マゼピン	ハース／フェラーリ	54	17(20)
	14	F.アロンソ	アルピーヌ／ルノー	49	19(14)
	31	E.オコン	アルピーヌ／ルノー	40	11
	10	P.ガスリー	アルファタウリ／ホンダ	14	8(9)



フェルスタッペンの勝利によりレッドブルは通算200勝を達成した。フェルスタッペンとペレスが顔をそろえた表彰台には、コンストラクター代表としてホンダの山本雅史マネージングディレクターが初めて登壇し、シャンパンシャワーを存分に浴びた。「ホンダカラーリングで戦ったトルコではチャンスがなかったから」と、クリスチャン・ホーナー代表の計らいだったそうだ。ランキングはハミルトンに対してフェルスタッペンが12ポイントリードとなった。

Red Bull

・2秒差をつけポールポジションを獲得した。「2日目の彼らの進化を見れば、とくに驚く結果じゃない」とコメントしたハミルトンだったが、0・2秒の大差まで果たして予想していたか。

セルジオ・ペレスの速さも、メルセデスには予想外だったのではないか。初日FP2でトップ。予選Q3も突然の降雨による最終区間のタイムロスがなければ、レッドブルがフロントロウを独占する可能性は充分にあった。

対照的にバルテリ・ボッタスは、ペレスから0・341秒差の4番手に終わり、さらに直近4戦中3度目となるICE（エンジン本体）交換によるグリッド降格を受け9番手スタート。昨年まで極めて高い信頼性を見せてきたメルセデス製PUに、深刻な異変が起きている。さらに、今季多くのレースでメルセデスの2台にフェルスタッペンが単独で戦いを挑んできたが、完全に攻守が逆転したレースでもあった。

今季のフェルスタッペンは、スタートの成功率が大きく上がった。そしてオースティンはポールからの優勝率が比較的高い。ところが決勝は、抜群の発進加速を見せたハミルトンにホールショットを奪われてしまう。周回ペースは明らかにフェルスタッペンが優れ、DRS圏内をキープ。しかし仕かけるところまで接近できない。路面温度39℃のなか、リヤタイヤが一気にたれていく。コース上でのオーバーテイクは不可能と判断したレッドブル陣営は、10周目でのピットインを決断した。

不意をつかれた格好のハミルトンは3周後にピットに向かうが、フェルスタッペンは6秒7差をつけて首位奪還に成功した。すると今度はハミルトンがペースを上げ、28周目には3秒2までギャップを縮めた。

フェルスタッペンは次周に2度目のピットイン。新品のハードをわずか19周で換える戦略に出た。タイヤのタレが例年よりはるかに激しい状況で、残り37周を走り切るのは「ものすごくアグレッシブな決断だった」と、フェルスタッペンはレース後に述懐している。

ライバルの窮状を見透かしたかのように、メルセデスはハミルトンにステイアウトを指示。2度目のピットインに向かったのは、7周後の37周目だった。再びフェルスタッペンが首位に立ったが、タイヤライフの差は歴然で、8秒8あった差は50周目には1秒5に。「最後の3周が勝負だ」と、ハミルトンの担当エンジニア、ピーター・ボニントンが檄を飛ばす。

最終周のターン1時点で、ハミルトンは0・879秒まで迫る。しかしフェルスタッペンは続くセクター1で、すでに限界に達して暴れまくるリヤタイヤを必死に制御しながら最速区間タイムを叩き出し、最終的に1・333秒差で逃げ切った。ドリンクシステムの不具合で水分補給がまったくできなかったペレスも3位に入り、2戦連続のダブル表彰台を獲得した。

終始接近戦を繰り広げたフェルスタッペンとハミルトンが、コース上で仕かけ合うシーンは一度もなかった。それにもかかわらずふたりの勝利への気迫が存分に堪能できた、今季を代表するレースだった。

初めて走るオースティンで
オリジナリティを取り戻した角田裕毅

原点回帰がもたらす勝算

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：LAT／AlfaTauri／Red Bull

角田裕毅が第17戦US GPで、10番手スタートから9位入賞を果たした。ただしその結果自体は、アルファタウリ・ホンダの本来の戦闘力からすれば順当なものだ。一方でレース中の角田は、この数カ月間とはまるで別人の、アグレッシブで自信に満ちたドライビングを披露していた。

今回の舞台であるCOTAは、F1ルーキーが簡単に攻略できるコースでは決してない。低中速から高速（複合）コーナー、2本のストレートが絶妙に配置され、アップダウンの大きさはス

AlfaTauri





FOCUS on HONDA

パ、鈴鹿に次ぐ。さらに路面のバンピーさは年々酷さを増し、ブレーキングで簡単にコントロールを乱してしまう。今年はそこに40℃近い路面温度と、ときに強く吹く風も加わった。

　角田自身は「初めてのサーキットに苦手意識はない」と言う。今回もコース習熟自体はすぐにできたようで、初日の最高順位こそ16番手ながら「楽しく走れたし、いいアプローチが見つかった」と言っていた。

　しかし2日目のFP3では、ピエール・ガスリーが一発アタックで8番手タイムを出したのに対し、角田はそこから1秒1落ちの18番手に沈んだ。いままでなら、そのままQ1落ちを喫するところだ。だが今回は11番手でQ2に進み、さらにここでもしぶとく生き残って、予選10番手が確定した。

　FP3の劣勢からタイムを伸ばせたのは、マシンセッティングを大きく変えたことも功を奏した。しかし大きくバランスが変わったクルマをいきなりプッシュするのは簡単なことではない。

「そこを角田君は、パフォーマンスを最大限引き出す走りをしていました」と、ホンダの本橋正充チーフエンジニア（CE）は手放しで評価した。

　そしてレースでは、スタート直後にガスリー、バルテリ・ボッタスを抜き去って、8番手まで順位を上げた。蹴り出しもよかったが、ターン1の位置取りも絶妙だった。「危なっかしさは感じなかったですね。1コーナーへの飛び込みで、しっかり状況が見えていたんだと思います」（本橋CE）。

　スタートで中古ソフトを履いていたのは、角田とカルロス・サインツだけだった。この週末の暑さではソフトが持たないことは確かで、大多数のミディアム勢に比べると大きなハンデキャップだったはずだ。しかしスタートでは逆に、グリップのアドバンテージを充分に活かして順位を上げた。

　その後はボッタス、キミ・ライコネンと接近戦を繰り広げた。ボッタスとの攻防は、前戦トルコでのルイス・ハミルトンとのバトルを彷彿させるものだった。あの時はタイヤを使い過ぎ、それが単独スピンの遠因となった。しかし今回の角田は、とくにライコネンに対してはつけ入る隙を与えず、しっかりタイヤを持たせて戦っていた。

「ほかにも大きな変化があった」と、本橋CEは言う。これまでの角田はともすれば、担当エンジニアのマッティア・スピニから無線で細かい指示を与えられ、それに従って走っている印象だった。それが今回は「自分の印象をしっかりフィードバックしていました。セッティング変更に対しても、『そこはこうじゃないか』と返していて彼の意思が感じられる気がしましたね」。

　ドライビングの変化についても、本橋CEはこう言及した。

「シーズン序盤はもちろん緊張もありましたが、同時に楽しんで乗っている様子が伝わってきた。それに似た感じが最近また戻ってきた気がします。乗り方にしても、若干コンサバだったり、迷いがあったりしたのが、スパッと決めるというか、自分自身を持って走っていた印象です」

　角田は前戦トルコからシャシーを変更したが、同時に、『慎重にレース週末を組み立てていく』というこれまでのアプローチも変えたようだ。そんな新たな試行錯誤が、ガスリーと遜色ない速さをみせたトルコの走りにつながり、さらに本橋CEが言うところの『自分自身を持って走る姿』に結実したということなのだろうか。

LAT



日本GP用に新調したもみじ柄のヘルメットを持ち込んだ角田。自身とサインツを除くドライバーが決勝での使用を避けたソフトタイヤでスタートし、ボッタスやベッテルを相手にひるむことなく競い合った。

ホンダPUを搭載する4台は今回、89年にセナ・プロのヘルメットバイザーにも使用された『Acura（アキュラ）』ロゴをまとった。Acuraのロゴが使用されるのは14年ぶり。レースウイーク前にはドライバーによるAcuraのデモランが行なわれた。



Red Bull





Round 16 Turkish GP > Qualify: 10th [Final grid: 9th] Final: 14th

YUKI TSUNODA

Moments of the Peaks 8

Photo & Report：熱田 護（Mamoru Atsuta）
まとめ：田中康二（Koji Tanaka ／本誌）



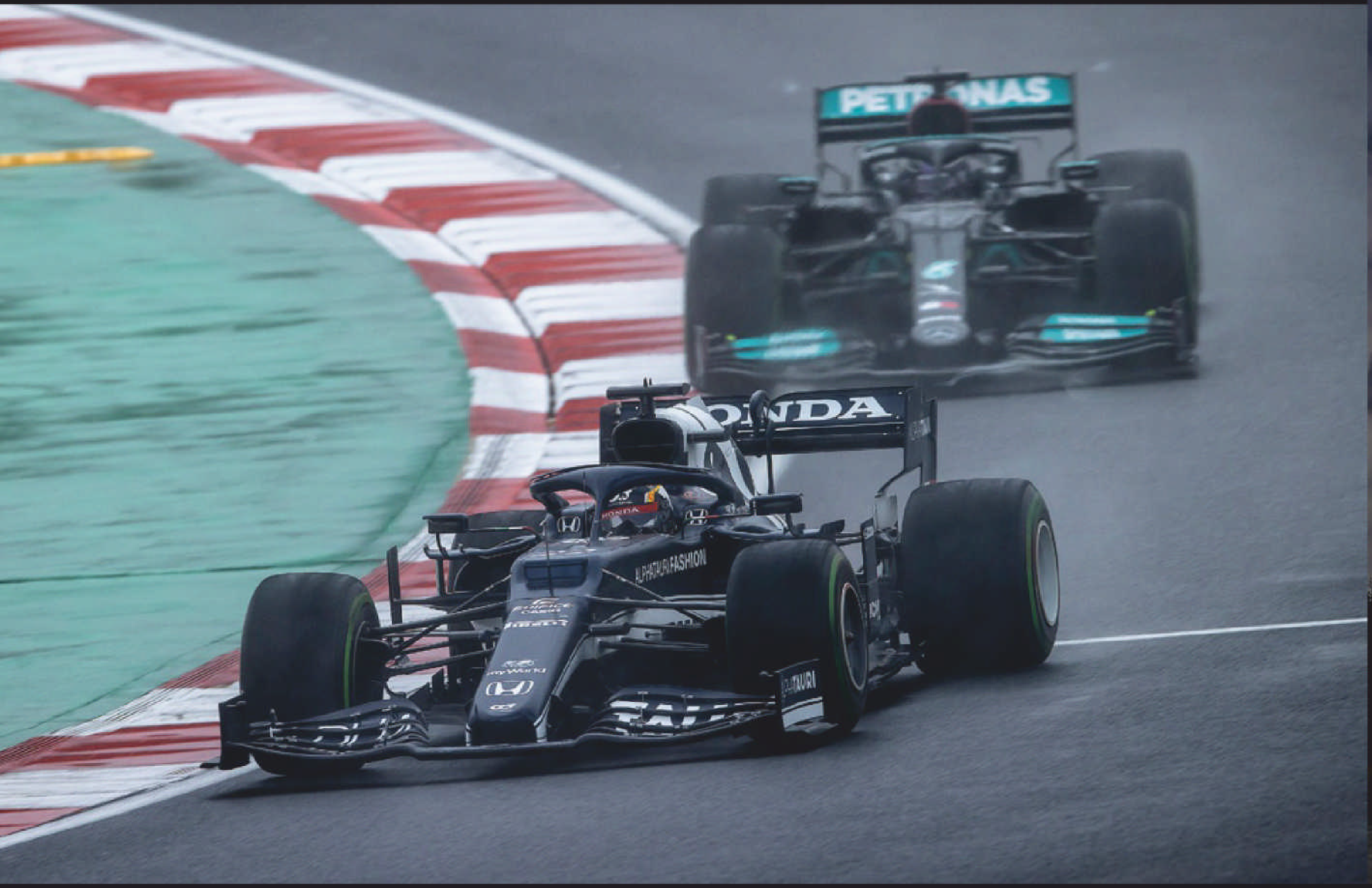


SPECIAL PHOTO GALLERY

写真家 熱田 護 30年目のグランプリ

「世界王者との戦い」に思う“角田スタイル”復活への渇望

2011年以来、10年ぶりのイスタンブール。木曜日のトラックウォーク時にすれ違った角田裕毅選手の表情はリラックスしているように見えた。トルコGP決勝のハイライトは、その角田選手が、速さに勝るハミルトン選手を８周目まで抑えたこと。本当はもう少し早いタイミングで次の撮影場所に移動するつもりだったけれど、あんなバトルを見せられては、ターン２から動くことができなかった（下写真）。タイトルを争う立場のハミルトン選手はリスクを最小限にとどめる必要があったし、路面コンディションを見ても無理できる状況にはなかった。ただ、そうしたことを差し引いても角田選手は冷静に対応できていたと思う。一方で、今季後半戦の彼は週末を組み立てるために、自分らしさを押し殺して走っているようにも見える。僕個人としては国内、そして欧州に渡ってからも一貫してきたように「走り始めから限界ぎりぎりまで攻める」という彼のスタイルを貫いてもらいたいと願っている。



Text & Photo：古賀敬介（Keisuke Koga）Photo：HYUNDAI／TOYOTA

明暗分けた「午後のグラベル」

スペインはヌービル優勝 決着は最終戦へ



K.Koga

スペインでの戴冠ならず。タイトル決定の可能性を持って臨んだWRC第11戦ラリー・スペインで、セバスチャン・オジエとトヨタはいずれも王座を獲得することができなかった。優勝はヒュンダイのティエリー・ヌービル。選手権首位のオジエは総合4位にとどまり、トヨタ勢の最上位はエルフィン・エバンスの総合2位だった。

2年ぶりに開催されたスペインはヌービルの速さが印象的な1戦だった。全17ステージのうち10ステージでベストタイムを記録。最終的には2位エバンスに24・1秒差をつけて勝利を手にした。まさに圧勝と言える内容だが、ラリー開始直後はエバンスが3ステージ連続でベストタイムを刻むなど、勢いは彼にあった。

流れが大きく変わったのは初日金曜日の午後。再走ステージが始まってからだ。午前中の3本のステージは路面が比較的クリーンで、そのような路面にエバンス駆るトヨタ・ヤリスWRCのセッティングは合っていた。しかし、午前中のループステージが終わるころには各車のインカットにより路面がダーティになり、泥や砂利がかなり多く出ていた。そして、午後の再走ステージは午前中とはまったく違う、非常にトリッキーな路面に。そこでエバンスはスピードがやや鈍った。

「路面がダーティなセクションで苦労している。グラベルに乗ってしまい、かなり危ない瞬間もあった」とエバンス。午後の2本目、SS5でエバンスはコントロールを失いかけ、大幅にタイムを失った。それでも午後は3ステージすべてで2番手タイムと、極端に遅かったわけではない。SS5を除けば、午後のステージをすべて制したヌービルとは僅差だった。

エバンスとは逆に、午前中のヌービルはまったく曲がらないクルマに苦戦していた。「とにかくアンダーステアが強い。とくにコーナーの真んなかで前輪が外に逃げていく。ハンドブレーキを使って、無理やり曲げなければならないことも多かった」とヌービルが言うように、たしかにヒュンダイi20 WRCは総じてターン中盤までが相当厳しそうに見えた。

しかし、昼のサービスでヒュンダイのエンジニアはヌービル車のセッティングを大きく変更。ニュートラル～オーバーステア傾向のハンドリングに変えた。それが奏功し、アンダーステアはほぼ解消。インカットによりダーティになった路面ではオーバーステアも出たが、ヌービルは「アンダーはどうにもならないが、オーバーなら自分でコントロールできるから、こっちのほうが断然いい」と、自信を取り戻していた。翌日の土曜日は7ステージのうち6ステージでベストタイムを刻み（うち1ステージはオジエとベストをシェア）、そこで勝負をほぼ決めた。

一方、エバンスは初日の午後にヌービルがいきなり速くなったことを警戒し、路面がダーティな午後のステージでのハンドリングを何とか向上させようと、2日目に向けてセッティングを大きく変更。グラベル対策という点ではたしかに効果も見られたが、副作用としてクルマ全体のいいバランスが崩

K.Koga



HYUNDAI

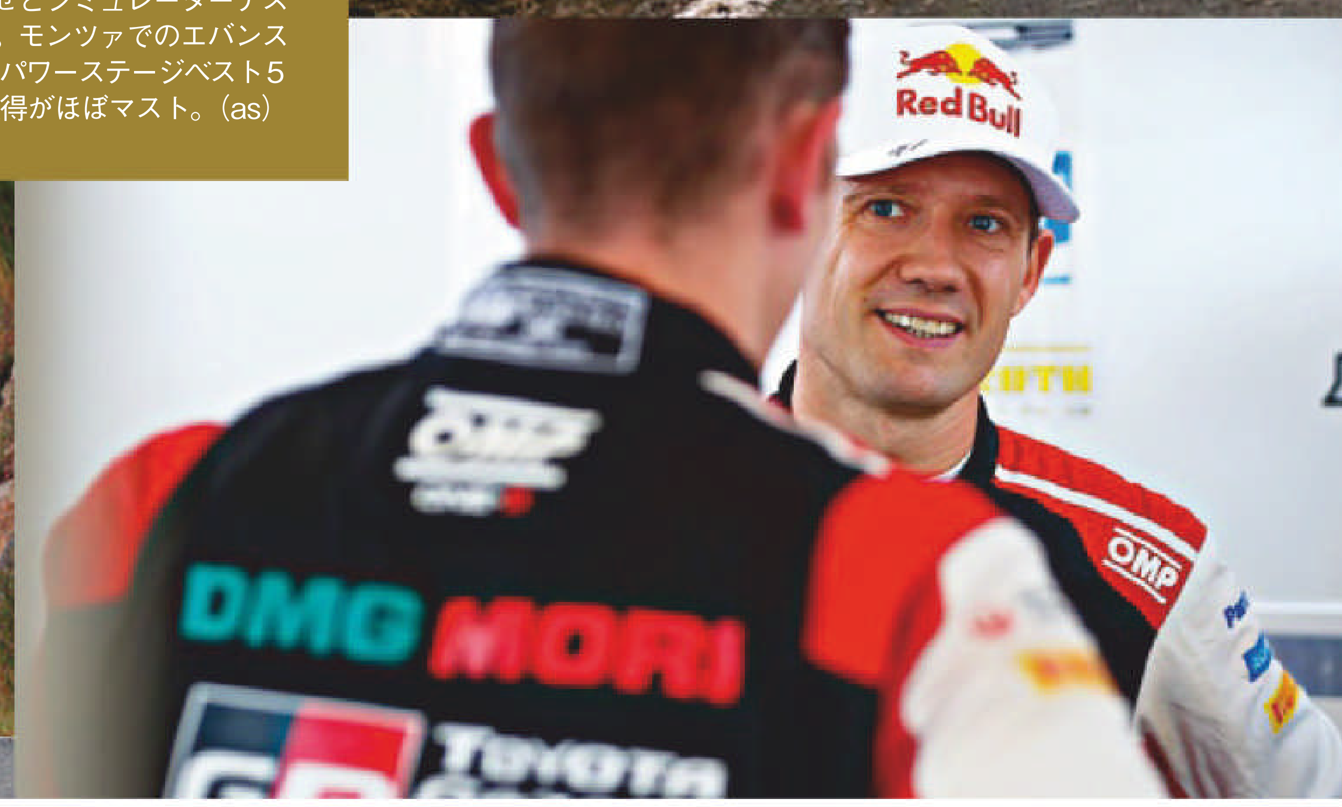




(左上から時計回りに)ヌービルはSS5で総合トップに立った後、その座を明け渡すことはなく、今季2勝目。オジエは最終日最初のSS14でソルドと僅差の4番手にダウン。そこから3番手に戻ることはなかった。オジエは11月7日バーレーンでのWECルーキーテストに参加予定。それに向けて、TGR-Eでシート合わせとシミュレーターテストを行なった。モンツァでのエバンスは優勝25点＋パワーステージベスト5点の計30点獲得がほぼマスト。(as)



K.Koga



TOYOTA

れ、むしろ自信を持ってアタックすることができなくなってしまった。その結果、2番手タイムを刻むことすら難しくなり、首位ヌービルとの差はどんどんと広がっていった。

エバンスにとって救いだったのは、24ポイント差で選手権をリードするオジエのペースがエバンス以上に上がらなかったことだ。オジエは初日、ヌービルにもエバンスにもついていけず、総合3番手につけるのがやっとだった。土曜日にはセットアップを大きく変更して臨んだところ、午後のステージでは2本のベストタイムを記録するなど、改善に成功。「ようやくいいセットップを見つけることができた。これなら最終日は行ける」と意気込んでいたが、直後の市街地ステージでまさかのエンスト。これは完全にドライバーのミスだったようだが、大きくタイムを失い、最終日は総合3位の座までヒュンダイのダニ・ソルドに奪われてしまった。

ここ数戦、オジエはライバルに純粋な速さで負けている。それは有利な出走順の今回も同様だった。タイトルを最優先した保守的なアプローチによる部分もあるだろうが、じつは今回のエンストのようなミスや不注意も今年はかなり多い。最終戦ラリー・モンツァを前に、選手権2位のエバンスには17ポイントのリードを持っているが、最後まで集中力をしっかり保たなければ逆転で通算8度目のタイトルを逃すことも考えられる。そう、昨年エバンスがオジエに対する14ポイント差の選手権リードをワンミスで失い、涙を飲んだように。

WRC 2021
Driver Standings (top 6 as of Rd. 11)

Pos	Driver	Total
1	S. Ogier	204
2	E. Evans	187
3	T. Neuville	159
4	K. Rovanpera	140
5	O. Tanak	128
6	C. Breen	76

順位によるポイントは優勝から10位まで付与され、優勝から、25、18、15、12、10、8、6、4、2、1。
パワーステージポイントはステージ1番手から5番手まで付与され、1番手から、5、4、3、2、1。

WRC 2021 Round 11 Spain result (top 6)

Pos	No.	Driver / Co-Driver	Car	Eligibilty	Total Time / Diff 1st
1	11	T. Neuville / M. Wydaeghe	Hyundai i20 Coupe WRC	M	2:34'11"8
2	33	E. Evans / S. Martin	Toyota Yaris WRC	M	24"1
3	6	D. Sordo / C. Carrera	Hyundai i20 Coupe WRC	M	35"3
4	1	S. Ogier / J. Ingrassia	Toyota Yaris WRC	M	42"1
5	69	K. Rovanpera / J. Halttunen	Toyota Yaris WRC	M	1'31"8
6	44	G. Greensmith / C. Patterson	Ford Fiesta WRC	M	4'17"3

14 - 17 October 2021 / SS: 17 (280.46 km) / Total Distance: 1,410.29 km

書籍『ピット・イン』通販こちらから

クルマとレースを感じるコラム

ピット・イン

いしいしんじ

第110回

フードパラダイス

作家。1966年大阪生まれ、京都在住。『ある一日』『マリアさま』ほか著作多数。当コラムの絵はレースを愛する息子ひとひ氏が手がける。この連載をまとめた書籍が発売中。セナに捧げる書き下ろし小説「ブルドッグのアイルトン」を収録。twitterアカウント：@ishii_shinji_as

三浦半島南端の港町三崎の、懇意にしている鮮魚店「まるいち」から、獲れたて魚介の詰め合わせが送られてきた。イサキは刺身と塩焼きで。カワハギは煮付けと、肝醤油で和えた刺身。アジはたたきかフライに。ムツは塩焼きにきゅっとスダチをしぼっただけでこの世でいちばんのひと皿となる。

海が遠いせいで、京都は魚嫌いが多いという。うちのひとひが超魚好きに育ったのは、まちがいなくこの、定期的に送られてくる「まるいち鮮魚詰め合わせ」のおかげだ。小五になったいまは、骨にこびりついた身まで舐めとって食べ、そばで見ている猫がしくしく泣きだしてしまいそうだ。

「ハミルトンとかマックスとか、三崎の魚食べたらびっくりすんで」

とひとひはいうが、それはどうだろう。

ハミルトンは有名な、筋金入りのビーガンだ。ある日の食事は「じっくり調理したズッキーニとローストした松の実、クスクス、ザクロ、レーズン、オレンジピールサラダ」だそうな。日本へわざわざ香港から「ビーガンバーガー」を取りよせ、オフシーズンには山積みの「ビーガンパンケーキ」を頬張る。

ロシアGPの前に公開された動画で、フェルスタッペンは淡泊そうな干物を目の前に置かれただけで「うわ」「鳥肌がたつ!」と顔をしかめ、「これ、ユウキ（角田）なら好きなんじゃない?」と言い放った。

「ドライバーと食事」は永遠のテーマだ。GP毎に各チームのホスピタリティは話題になる。「ココイチ」のカレー屋の前を通るたび、ひとひは「野尻さんいてはらへんかな」と冗談まじりに覗きこむ。

食事にデリケートなドライバーは多い。きっと「からだはマシンである」という実感があるからだ。日々の食べものは、肉体にとって「補給」にほかならない。その質、量、タイミングが、最終的に、ゴール時の順位をシビアに左右する。

F1ドライバーになったばかりの角田裕毅が、マシンを駆るうれしさとチームの食べもののうまさを、同列に語っていたのが印象的だった。ホンダは日本食、アルファタウリではイタリア料理を楽しめる、これがいちばんよかったこと、と。トルコGPの際もインスタグラムで「フードパラダイス!」と現地の食事を絶賛していた。写真には、照り焼きチキン、餃子、味噌汁、ごはん、肉豆腐、サラダ、焼肉にヨーグルトが映っていた。

日々の食べものは、肉体にとって「補給」にほかならない

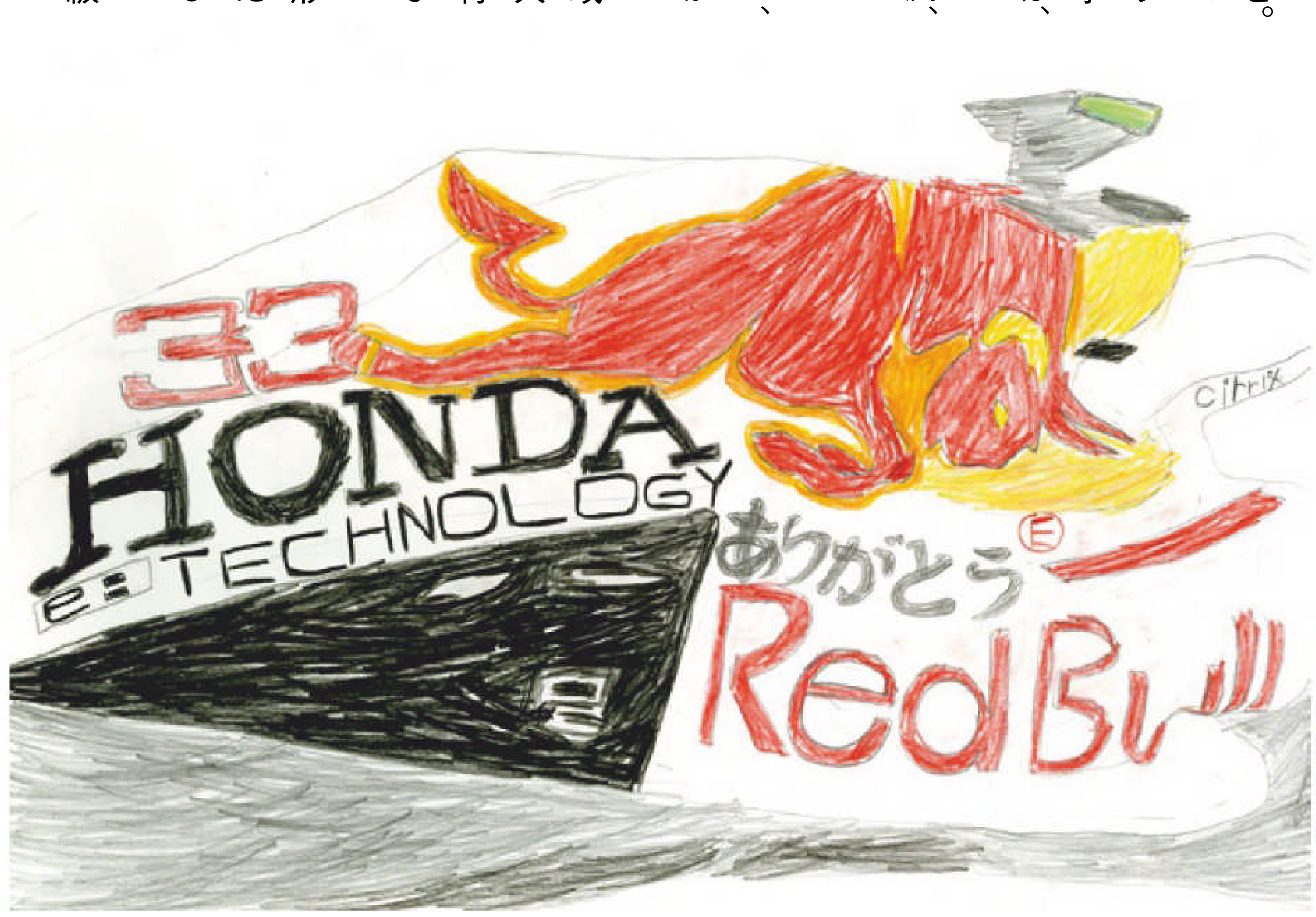
パラダイス、といえば、とあるホテルでの風景が忘れられない。東京の、大使館が建ちならぶ区域にある「アジア会館」。大使や外交官でない、お付きの職員や事務員が泊まる手頃な宿だ。

朝8時、ビュッフェ形式の朝食会場にはいった瞬間、出かけた生あくびを思わず腸の奥までごっくんと飲みこんだ。高級なスーツのよく似合う、アフリカ系のスリムな男性が、お茶碗によそったごはんの上に、ヨーグルトとジャム、フルーツをかけ、スプーンでおいしそうに頬張っていた。

その向こうではヨーロッパ系の、はちきれそうなワンピースと金縁メガネの女性が、折り畳んだドイツ語新聞片手に、ほうれんそうのおしたしと焼きサバをバゲットにはさんでかぶりついている。

ごはんに牛乳はあたりまえ。納豆を食パンで巻くのも普通。スペイン系らしい、目が覚めるような美女が、味噌汁にコーンフレークを山積みしていたり。

屋根が全開し、青空がみえている。世界はこんなにも広いのか、と感じいった。それぞれのものを食べ終えたその口から、みながみな、「ゴチソサマデシタ」「アリガトゴザイマス」と大声で連発していた。



絵：いしいひとひ

次号オートスポーツは11月12日(金)発売です

11月26日号 No.1564 定価690円

※企画内容は変更になる場合がございます。

NEXT

特集

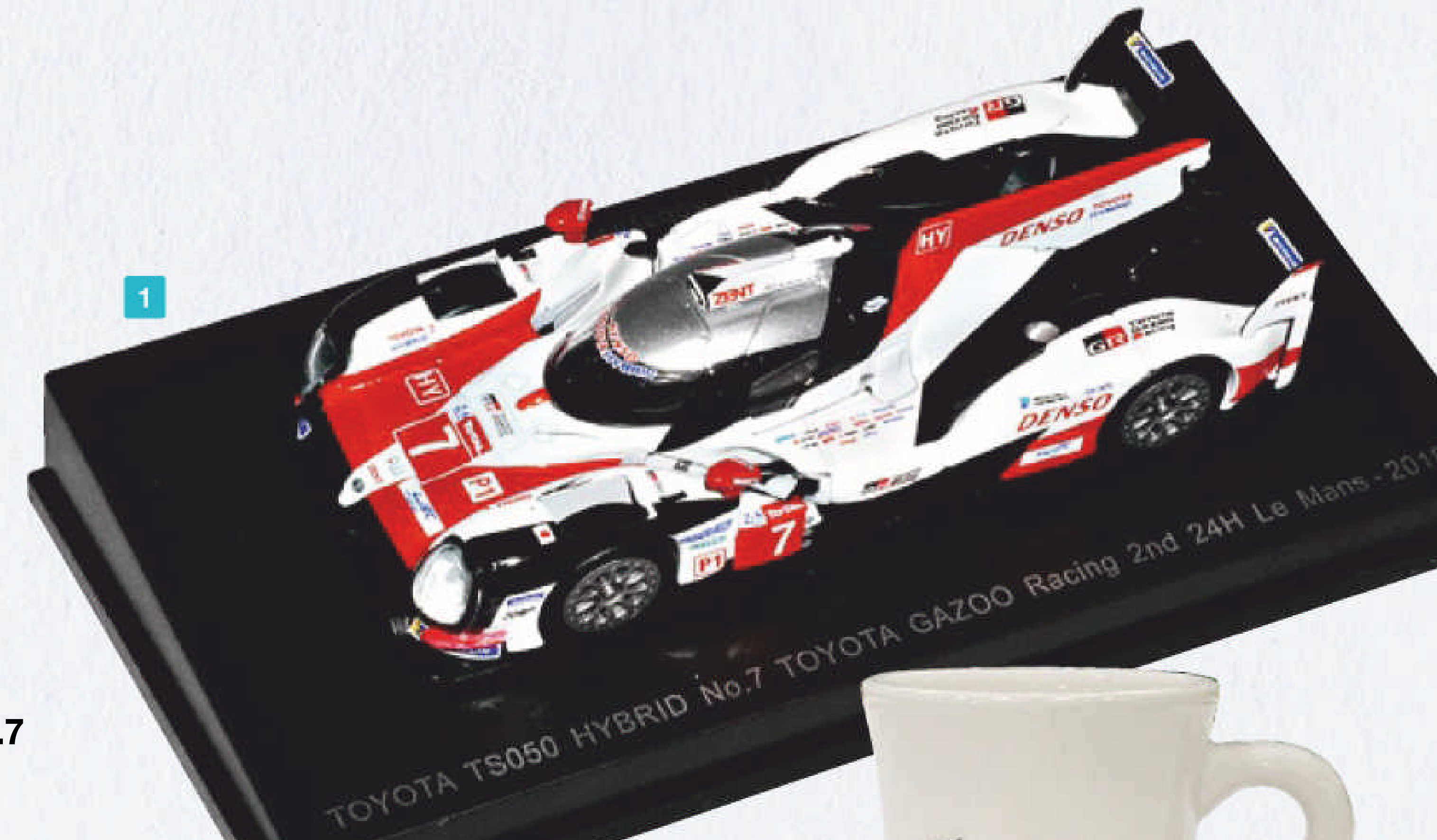
スーパーGT第7戦もてぎ

最終戦に望みをつなぐ者、脱落する者を分ける残酷な〝ラス前〟決戦

— SF「次の50年」に向けた計画 — NASCAR新世代車両 — MGU-Hは本当に不要? ほか —

Present For Readers

オートスポーツ読者のみなさんへ



1



2



3



4

1 スパーク 1/64 TOYOTA TS050 HYBRID No.7 TOYOTA GAZOO Racing 2nd 24H Le Mans - 2018 1名様

マイク・コンウェイ、小林可夢偉、ホセ-マリア・ロペスが乗った2018年モデルの7号車。スポンサーデカールなど細部まで繊細に表現されている。
提供：クラブウィナーズ
URL：www.clubwinners.jp

2 Modulo S660 マグカップ 3名様

カップの両側面に『S660』『Modulo』のロゴが入っており、しっかりとした造りの陶磁器製マグカップ。温かい飲み物がほしい季節にぴったり！
提供：株式会社ホンダアクセス
URL：www.honda.co.jp/ACCESS

3 Team TOYO TIRES DRIFT コースター&ピンバッジ 3名様

07年からD1GPに参戦しているドリフト競技チーム『Team TOYO TIRES DRIFT』。そのコースターとピンバッジ（21年限定エディション）をセットで。
提供：TOYO TIRE株式会社
URL：www.toyotires.co.jp

4 Rally Japan 2021 幻のクリアファイル 2名様

11月11〜14日に予定されていたWRCラリージャパン。残念ながら今年の開催は中止されたが、代わりに『ラリーウイーク』が開催される。概要は下記にて。

応募方法 ハガキに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、①希望するプレゼントの番号、②今号でおもしろかった記事とその理由、③今号でおもしろくなかった記事とその理由、④好きなカテゴリー、⑤好きなドライバー、⑥オートスポーツへの要望をお書きのうえ、下記までお送りください。

締め切り **2021年11月12日(金)**（当日消印有効）

あて先 〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
(株)三栄 オートスポーツ編集部「1563号プレゼント」係

オンラインからの応募方法が変わりました

オンライン応募締切：2021年11月11日(木)
オンライン応募コード：『as1563』

PCやスマートフォンからご応募されるかたは、弊社が運営する『三栄ID』からお願いいたします。掲載のQRコードもしくは下記URLよりアクセスいただけます。登録後はサイト内の指示に従って必要事項をご記入ください。その際、ご住所等は正確にご入力いただきますようご協力をお願いいたします。
※応募ハガキ、オンライン応募によってお預かりした各種データは、今後の誌面作りへの活用、プレゼント発送、弊社刊行物のご案内発送以外の目的には使用いたしません。

https://id.san-ei-corp.co.jp/top/

AS SIGN BOARD

INFORMATION | 気になる情報を速攻チェック

2022年のラリージャパン開催に期待し 11月は「ラリーウイーク」に注目!!

11月11日〜14日に予定されていたFIA世界ラリー選手権（WRC）最終戦 フォーラムエイト・ラリージャパン2021は、残念ながら中止となってしまった。その代わり、同時期にラリーファンが楽しめるイベント「ラリーウイーク」が2021年11月6日（土）〜14日（日）の9日間、愛知県豊田市で開催されることになった。

これは来年11月10日（木）〜13日（日）に開催されるラリージャパンへの思いを込めたイベントで、11月6日(土)〜7日(日)のTGRラリーチャレンジ第12戦豊田（主催：TMC)、11月13日(土)〜14日(日)のフォーラムエイト・セントラルラリー2021（主催：MOSCO サービスパーク：豊田スタジアム）というふたつのラリーイベントを中心に構成される。

ラリーウイークには多くのラリーコンテンツが用意されるが、注目は勝田貴元によるGRヤリスWRカーのデモランである。今年のサファリラリーで2位表彰台を獲得した勝田による凱旋パフォーマンスは11月7日のTGRラリーチャレンジで鞍ケ池公園を会場として行なわれる。一方のセントラルラリーでも11月13日に岡崎乙川河川敷会場で、ベテランドライバーによるヤリスWRカーのデモランが予定されるほか、同ラリーには2台のGRヤリスのエントリーが予定されている。

2022年の開催をPRするべく、ラリージャパン事務局もラリーウイークに参加する。特設ブースではパネル展示やノベルティ配布、ラリージャパン関連グッズの物販などを予定している。またセントラルラリーのセレモニアルスタート（11月13日朝）直前、ラリージャパン関係者による2022年開催へ向けたメディア向けの決起集会が開催される。

「ラリーウイーク」はラリージャパンが中止となった空白を埋めるべく、ファンがラリーの魅力に触れられる9日間となっている。各イベントのタイムスケジュールなど詳しい情報は、下記公式サイトで確認してほしい。



TOYOTA

■ **TGRラリーチャレンジ豊田** 11月6日(土)〜7日(日)
SS：鞍ケ池公園、市内林道、トヨタ テクニカルセンター下山（テストコース）
https://toyotagazooracing.com/jp/event/rallyweek2021/#event1

■ **フォーラムエイト・セントラルラリー 2021** 11月13日(土)〜14日(日)
サービスパーク：豊田スタジアム
https://central-rally.jp

■ **ラリージャパン公式サイト** https://rally-japan.jp/

No. 1563

auto sport

オートスポーツ 2021 11/12号

auto sport 2021年11/12号（隔週金曜日発売）2021年10月29日発売　第58巻第20号　通巻1563号
発行人：星野 邦久　編集人：田中 康二
発行元：株式会社三栄　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部：TEL 03-6897-4611

定価690円

本体627円

雑誌 29662-11/12

4910296621116
00627

SAN-EI CORPORATION
PRINTED IN JAPAN 大日本印刷